AUTO CLUB

AÑO IV Nº 20 BUENOS AIRES - DICIEMBRE DE 1964

EN EL 60 ANIVERSARIO DEL A. C. A.

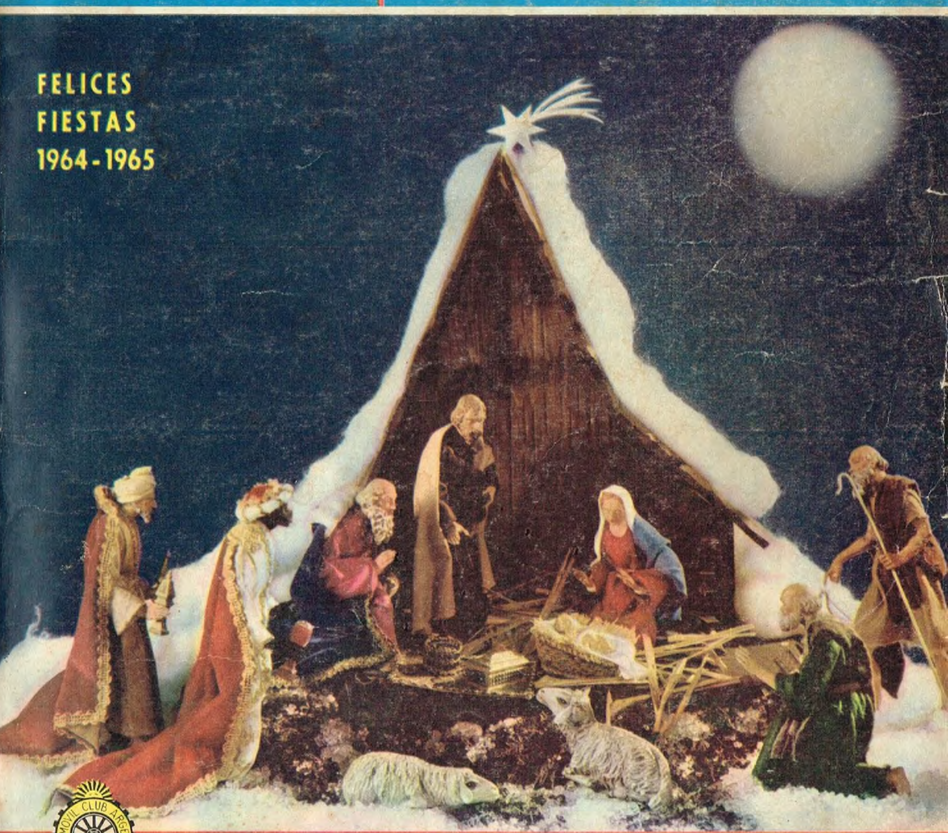
EJEMPLAR EXCLUSIVO PARA SOCIOS DEL A. C. A.

PROHIBIDA SU VENTA

LA RUTA A LA GRAN ISLA

•

NAVIDAD EN CHILECITO



$ 80.-

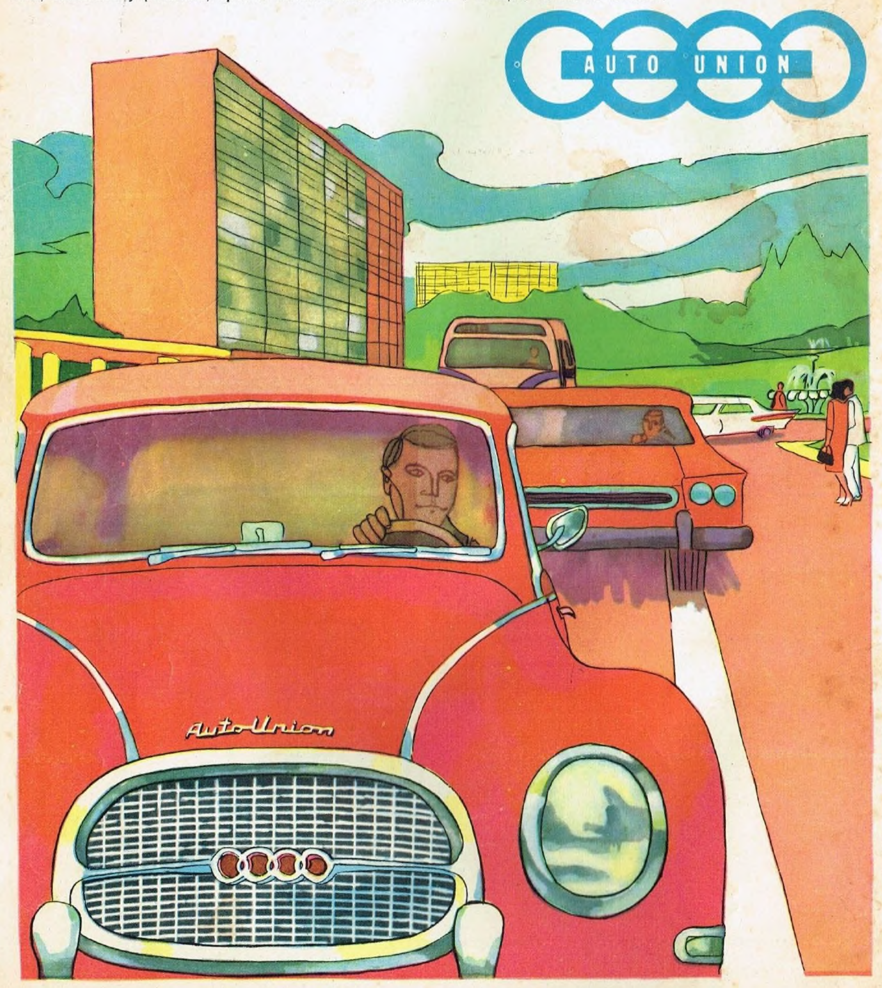
TIRADA 266.000 EJEMPLARES

DETRAS DE ESTE VOLANTE...

USTED VA SIEMPRE ADELANTE!

No hay volante que pueda adelantársele si usted conduce un AUTO UNION. Vaya adelante, seguro de que su coche le responde siempre, porque su coche es un AUTO UNION, de sobria elegancia, robusto chasis, sencillez mecánica, velocidad y potencia, óptimo rendimiento. Adelántese y compre su AUTO UNION.

AUTO UNION



Producido por:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - AUTO UNION

R. DE LUCA - PUBL. TAN

¿PUEDE PEDIRSE ALGO MAS PARA TAPIZAR SU AUTOMOVIL?

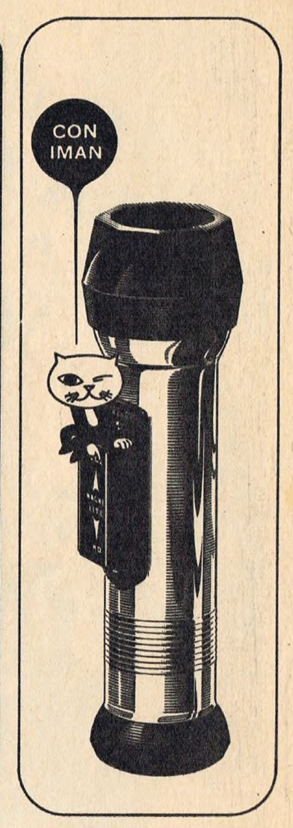
PLAVINTEX laminado vinilo-textil.

El material más extraordinario. Lo tiene todo.
Con sólo pasarle un trapito húmedo queda
"siempre como la primera vez".
No se mancha. No encoge. No se "afloja". No se deforma.
No se agrieta. No pierde color. No desgasta la ropa. Tiene variedad de
dibujos, texturas y colores. Se cose, pliega, abrocha,
frunce, clava y se pega. Ancho 137 a 140 cm.

Otro producto de **PLAVINIL**  **ARGENTINA S.A.I.C.**
Av. Belgrano 367 Tel. 33-8361 al 65

¿EN LLANTA EN PLENA OSCURIDAD?

LUZ... ¡A MANOS LIBRES!

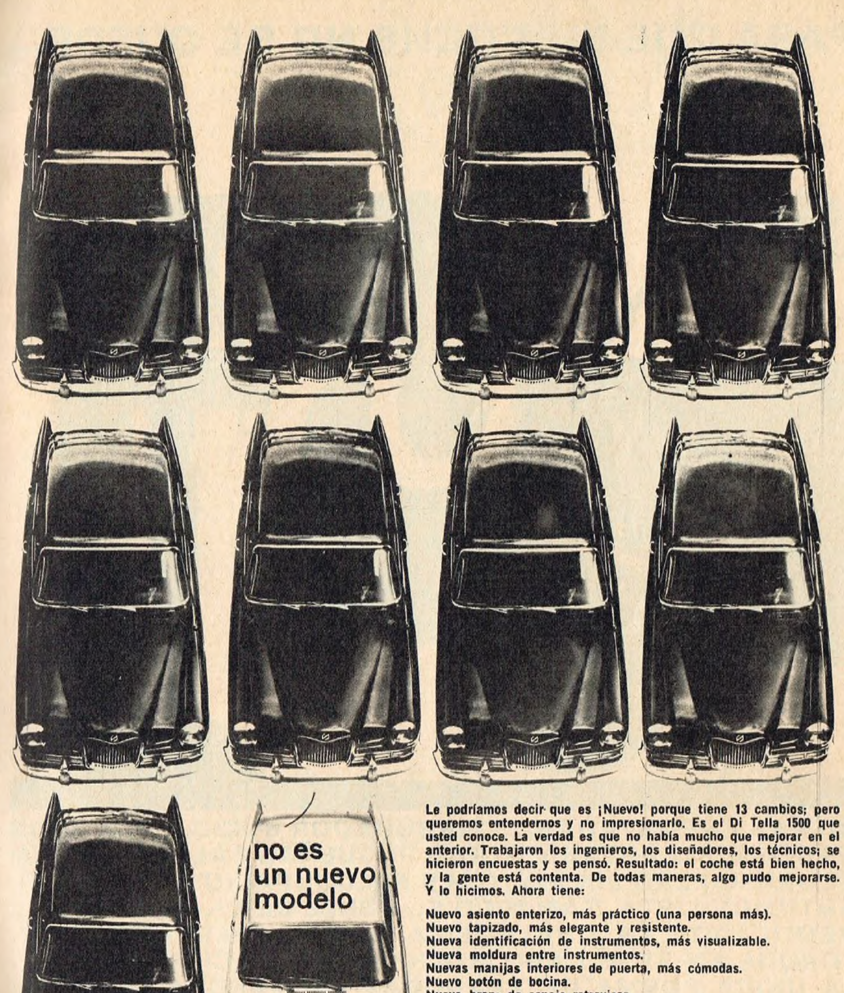


LINTERNA



● Interruptor con poderoso imán. Patente mundial exclusiva de "Eveready". ● Se aferra firmemente a los metales ferrosos. ● Tubo de bronce niquelado y cromado, inalterable. ● Capuchón de plástico irrompible. ● Ideal para el coche, el camión, el taller, el hogar, el campo.

Fabricada por EVEREADY S. A. I. C. bajo licencia de Union Carbide Corp., U. S. A.



Le podríamos decir que es ¡Nuevo! porque tiene 13 cambios; pero queremos entendernos y no impresionarlo. Es el Di Tella 1500 que usted conoce. La verdad es que no había mucho que mejorar en el anterior. Trabajaron los ingenieros, los diseñadores, los técnicos; se hicieron encuestas y se pensó. Resultado: el coche está bien hecho, y la gente está contenta. De todas maneras, algo pudo mejorarse. Y lo hicimos. Ahora tiene:

Nuevo asiento enterizo, más práctico (una persona más).
Nuevo tapizado, más elegante y resistente.
Nueva identificación de instrumentos, más visualizable.
Nueva moldura entre instrumentos.
Nuevas manijas interiores de puerta, más cómodas.
Nuevo botón de bocina.
Nuevo brazo de espejo retrovisor.
Nueva tapa de reloj.
Nuevas perillas de calefactor.
Nuevo sistema para desplazar asientos, más fácil.
Nueva ubicación de marca.
Nuevas baguetas laterales completas.
Nuevas alfombras gris bouclée.

Algunos de estos cambios son relativamente importantes. Los otros son detalles, pero en conjunto el coche queda mejor. Más nuevo que antes.

DI TELLA 1600

AUTO CLUB

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

TIRADA
266.000
EJEMPLARES

AÑO IV
Nº 20
Diciembre 1964
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar en la República Argentina: $ 80.- m/n.

sumario

Fotografías de Jaime Giralt Font, Gustavo A. Guerrero, y M. Dammer, **Juan Carlos Piña y J. C. Villegas**

Ilustraciones de Villafañe y Olsina

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed. Pascual Marchesano e hijo, Bustamante 1190. Interior: SADYE S. A., México 625, Buenos Aires.



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

SUGESTIONES Y CRITICAS

Señor director:

En "AUTOCLUB", bajo el rótulo de: "¿Qué ofrece el A.C.A. a sus socios?" se enumera una cantidad de beneficios, con una información que considero incompleta, por cuanto han sido omitidos costos y especificaciones.

Por ejemplo:

1) En el rubro Publicaciones Cartográficas y Turísticas no se menciona cuáles son gratuitas; además, sería conveniente insertar la nómina de las existentes, con mención del precio, inclusive, cuando son con cargo.

2) En el rubro Biblioteca, el servicio de fotocopias de libros, etc., de tanto interés, obliga a una consulta personal que no está siempre al alcance de quien está viviendo fuera de la Capital. Debería indicarse alguna tarifa básica como guía, de no poder ser concreta, y existir, asimismo, el complemento de atención de trabajos por correspondencia, solucionando la forma del pago.

3) En el rubro de actividades culturales se sugiere la publicación de la correspondiente sección con bases, fechas, resultados de concursos y mención de toda la actividad cultural desarrollada o proyectada.

4) En el rubro Tránsito, Trámites Municipales, no se menciona que el A.C.A. tiene instalada una oficina en la Dirección de Tránsito, para sus socios.

5) No se menciona entre los beneficios el estacionamiento de vehículos, especialmente en Mar del Plata. A este respecto he de hacer notar lo arbitrario de la reglamentación en ese lugar, donde si bien por día la tarifa es inferior a otros lugares, no puede abandonarse el sitio so pena de perder el lugar y tener que correr el albur de no hallar de nuevo turno, debiendo, por supuesto, oblar de nuevo la suma.

Es decir, que aquel socio que tuvo la suerte de hallar sitio, *no puede abandonar la sede* porque lo pierde; con lo cual queda invalidada la utilidad del automotor en Mar del Plata. Estimo que existen soluciones equitativas, como ser: limitar el alquiler a 5 días como máximo, con intervalos de 5 a 10 en que no se puede renovar; o también tomar el turno y número de cochera en Buenos Aires al salir, sea personalmente o por teléfono o correo, contando con un porcentaje del total de plazas existentes.

Además sería muy sano y conveniente el cuadro mural que tienen todas las cocheras particulares, donde se puede apreciar el número existente, la tarjeta o boleta de ocupado y marca del coche (incluso en las particulares puede hojearse el libro de entradas para verificar la fecha en que fue tomada una determinada cochera). En el A.C.A. de Mar del Plata, sede central, todo esto no existe.

Soy socio antiguo y sólo me mueve a estas reflexiones el deseo de que nuestro A.C.A. sea realmente para sus afiliados una institución a su servicio y con el máximo de eficiencia.

Capitán Médico Dr. Victorio L. Contento,
S. P. 67.472
Maipú 289,
RAMOS MEJIA

PARA LOS QUE TIENEN 4L

Señor Director:

Ruego a usted tenga a bien dar a publicidad en la sección "Nos escriben los lectores" la siguiente colaboración, destinada a los propietarios del vehículo Renault 4 L, fabricado por IKA Argentina en la ciudad de Córdoba.

Los señores usuarios de este vehículo posiblemente habrán tenido un pequeño problema con el control de la presión de la rueda de auxilio que en este coche está ubicada de tal forma, que si bien es perfectamente accesible para retirarla, no lo es para el control de inflado, ya que para esta operación deberá desmontarse de su soporte.

A tal efecto, se puede mejorar esta condición por medio de una perforación sobre el piso (chapa y alfombra), de uos 75 a 80 mm de diámetro y a unos 260 mm del bulón de ajuste midiendo hacia el centro del vehículo y quedando entonces visible la válvula de la cámara de la rueda. En tal forma, sin necesidad de retirar la misma, se puede controlar la presión e inclusive agregarle aire, si fuera necesario.

La perforación se mantiene cerrada por medio de un tapón de "quita y pon" fabricado en caucho, plástico o madera.

Además, si se quiere proteger a la rueda contra el agua y la tierra, es práctico fabricarle una funda de lona o tela plástica, con lo que se consigue siempre más vida útil de la misma.

RICARDO O. LIMA,
Socio P. Nº 171.714,
PEDRO GOYENA 56
CORDOBA

HUMANISMO Y COMUNICACIONES

Señor Director:

Después de expresarles mi beneplácito — como creo que también lo será de los demás socios— por la marcha y organización del A.C.A., deseo hacerles llegar un problema que por cierto no constituye una crítica a esa entidad, por ser también un problema al cual deberían estar abocadas las autoridades en la esfera que corresponda.

Existen en la República numerosas zonas que se encuentran prácticamente aisladas del resto del país, sin ninguna posibilidad de comunicación, en determinadas horas del día. Supongo que, además del caso concreto que voy a exponerles, existen muchas otras zonas en las mismas condiciones, y si el A.C.A., por sí solo no puede aportar soluciones al problema planteado, que toca sentimientos de humanidad, quizás pueda poner en evidencia tal problema para que se busque alguna solución posible.

Filiales del A.C.A. en el interior del país tienen estaciones de radio para comunicarse con su Sede Central, pero esta última sólo atiende los servicios de la estación de radio desde las 8 hasta las 19 hs., quedando un lapso prolongado incomunicada con las filiales del interior.

El caso particular a que me refiero es el de la localidad de Punta Indio, que con sólo distar 160 km de la Capital Federal, se encuentra prácticamente aislada, como en el medio de un desierto, en materia de comunicaciones telegráficas, telefónicas o de transporte colectivo, pues éste sólo realiza dos servicios diarios. Contando con una filial del A.C.A. moderna, amplia y dotada de adelantos técnicos que pueden servir en el sentido que dejo expresado más arriba, es una lástima que no se la pueda utilizar con dichos fines tan humanitarios como necesarios, por la dificultad ya señalada.

En nombre de los posibles —y seguros— beneficiarios de la solución que pueda tener este problema tan importante, agradezco desde ya toda dedicación que puedan prestarnos AUTOCLUB.

Roberto Agustín Vellio,
Fray Mamerto Esquiú Nº 1289
LANUS ESTE - BUENOS AIRES
Socio P. Nº 184.310

VELOCIDAD... PERO POCA

Señor Director:

Ha ocurrido un hecho muy desagradable que es necesario que la prensa lo publique y pase a conocimiento público.

Yo venía por la ruta Nº 8 y al llegar al cruce de ésta con HURLINGHAM (San Martín) un policía me detuvo, y pude ver que no era el único conductor detenido, ya que había aproximadamente 15 ó 20 personas en mis mismas condiciones. Me pidieron registro, y el agente, anotando la chapa de mi coche, me hizo descender indicándome que en una casilla policial me iban a atender.

Lo que sucedió es que yo y veinte o más conductores habíamos violado una disposición: la del art. 87/387 J. R. infracción a la ley 5.800 (Código de Tránsito) por la cual tuvimos que pagar $ 500 m/n (quinientos pesos). En dicha ley se establece que dicha ruta 8, en el tramo que va desde Campo de Mayo a la Capital, no se puede pasar la RIDICULA y ABSURDA velocidad de 40 km/h, y todos los allí presentes habíamos sido localizados por un radar que había captado el exceso de velocidad de cada uno.

¿Es justo que por una ruta no se pueda pasar los 40 km/h, donde unos simples indicadores lo anuncian?

Espero que esto llegue al conocimiento de la opinión pública y a las AUTORIDADES COMPETENTES para que pongan fin a estos hechos injustos.

UN LECTOR

HABLEMOS DE BELLA VISTA

Señor Director:

Me permito hacerle llegar estas líneas, no en tren de crítica, sino simplemente a título informativo o de aclaración.

En la nota titulada: "Presentación correntina" del Nº 17 de la revista AUTOCLUB, describiendo el paisaje correntino, en un imaginario viaje se cita a la ciudad de Goya como la de los naranjales y azahares y a Bella Vista como perdida tras un cúmulo de islas e islotes. He ahí el error: es precisamente la ciudad de Goya la que, viajando por el Paraná, no se alcanza a ver, ya que el vapor de la carrera no tiene acceso al puerto de la misma, haciéndose el trasbordo de pasajeros en una lancha; en cambio Bella Vista está situada totalmente a la vera del Paraná presentando a la vista del viajero el magnífico espectáculo de sus frondosos naranjales y sus perfumados azahares, siendo justamente este departamento el que aporta a la provincia y a otros grandes mercados del país gran parte de su producción de naranjas.

Como bellavistense, me he visto en la necesidad de aclarar este concepto, sin que ello signifique desmerecer el espectáculo que ofrecen los demás puertos y el itinerario por el Paraná, dejando además sentado que la Provincia de Corrientes posee lugares, paisajes y notas dignos de ser conocidos por el turista.

Confirmando lo expuesto, consigno que actualmente la producción de Bella Vista alcanza a 2.830.000 ejemplares cítricos y que se encuentran funcionando siete plantas industrializadoras del citrus.

La producción de la Provincia de Corrientes es de 160 a 180 mil toneladas, y es Bella Vista la que produce el 50 %, correspondiéndole el 20 % de la producción nacional.

VIRGILIO JUAN AVENA
Socio Act. Nº 226.427
Córdoba 540
BELLA VISTA (CORRIENTES)

N. de la R.:
Agradecemos al socio lector su información; es realmente útil.

EDITORIAL

LA MESOPOTAMIA Y SUS CAMINOS

nuestra portada



Repican las campanas con su más dulce sonido para anunciarnos una Navidad más, que, como todas las que se han sucedido desde el maravilloso nacimiento de Belén, es momento propicio para invocar la paz y el entendimiento entre los pueblos como un supremo ideal de la Humanidad. AUTOCLUB, al expresar su confianza en la unión de los argentinos en el plano de la comprensión y del trabajo, saluda a sus lectores, augurándoles felicidad en el año que se inicia.

LA Mesopotamia argentina es una de las regiones privilegiadas del territorio nacional. Lo es, desde luego, por la calidad humana de su población, que se destaca por su dinamismo, su laboriosidad y su capacidad de creación; lo es también por la prodigiosa riqueza de su suelo, por su fertilidad casi increíble; en fin, nadie puede ignorar que, desde el Iguazú hasta el Delta, la belleza del paisaje revela la generosidad con que Dios ha sembrado sus bondades sobre esa tierra de excepción. Y para que nada falte y para que nadie pueda reprochar a la Naturaleza un descuido o una negligencia, aquélla ha proveído a la Mesopotamia de un clima que, por su templanza y su regularidad, es uno de los más adecuados para que el hombre pueda disfrutar de esa tierra y prosperar con su trabajo, sin que se le exija demasiado esfuerzo. Tiene agua buena y abundante, el calor del sol cuando hace falta, un horizonte constantemente abierto a la iniciativa y es accesible al tránsito y al tráfico sin necesidad de recurrir a medios extraordinarios. Siempre que haya caminos, por supuesto.

Así, pues, la Naturaleza preparó un magnífico escenario en la Mesopotamia y nos lo entregó para que cultivásemos el gigantesco huerto. Hizo más aún: a uno y otro lado, abrazando a las tres provincias, nos dio dos grandes ríos de hermosura majestuosa, para que el fruto del trabajo humano pudiese ser transportado más fácilmente hacia otros puntos del país, hacia donde más puede necesitársele o donde pudiese ser más útil. Y en efecto, durante mucho tiempo, desde don Alvar Núñez, de don Juan de Garay y de Hernandarias, el Uruguay y principalmente el Paraná, cubrieron todas las exigencias del tráfico de cosas y hombres. Esto fue suficiente para las necesidades de esos siglos ya legendarios, mientras la población crecía lentamente e iban surgiendo, aquí y allá, pequeños núcleos urbanos. Pero pocas décadas después de que los argentinos tomasen en sus propias manos el regimiento de su país y especialmente a partir de la definitiva organización nacional, empezó a advertirse que el transporte fluvial no bastaba, por sí solo, para estimular el progreso. A fines del siglo XIX, la necesidad de buenos caminos terrestres ya era perceptible; durante el siglo actual esa necesidad se hizo crítica, después de que el automóvil y más tarde el

camión empezaron a dominar las rutas del intercambio.

Todos sabemos ahora que el progreso de un país y su motorización son conceptos casi equivalentes. Pero resulta que el automóvil apenas si puede llegar a ser algo más que un juguete deportivo mientras no se disponga de caminos firmes. La huella y el camino de tierra eran buenos y casi suficientes para la lenta tropa de carretas, pero son manifiestamente inadecuados, casi inútiles, para transportar gente y bienes a una velocidad elevada, constante y regular, como lo exige la actividad de nuestros días.

Después de Urquiza, que había intentado sabiamente poner en práctica, en Entre Ríos por lo menos, la política de construir obras públicas —tanto para el transporte como para la enseñanza y la salud pública—, sin confiar demasiado en los recursos federales, la Mesopotamia perdió su oportunidad de hacer algo por sí misma. Por su parte, los gobiernos centrales que se sucedieron desde Mitre en adelante, tuvieron demasiados problemas que afrontar en todo el país como para acordarse de construir caminos, y menos aún en la Mesopotamia, orgullosamente semi-aislada al abrigo de sus grandes ríos. En todo caso, este hecho es cierto: años después de haberse iniciado la construcción y de estar funcionando en el país algunos de sus caminos más importantes, aún no había en Entre Ríos ni en Corrientes y, por supuesto, tampoco en Misiones, un solo kilómetro de camino firme. Naturalmente, las cosas están cambiando poco a poco; pero muy lentamente, hasta ahora, y no siempre se alcanza a comprender por qué.

Tenemos a la vista algunos informes oficiales (de la Administración Nacional de Vialidad) sobre la cantidad y tipos de caminos actualmente existentes en las tres provincias de la Mesopotamia y sobre las obras que están en ejecución o ya licitadas para ese fin. Vamos a reproducirlos en lo esencial. Los lectores podrán percibir, así, cuán modestas son las cifras para esa vasta región con un total de 196.372 Km², (Entre Ríos, 76.216; Corrientes, 89.355; Misiones, 29.801), y cuyas distancias, de uno a otro extremo, desde el Iguazú hasta Puerto Constanza, por ejemplo, o desde Gualeguaychú hasta la capital de Corrientes, suman muchos centenares de kilómetros lineales.

La administración de Vialidad clasifica los caminos en cinco tipos: tipo "A", de hormigón; "B", de concretos asfálticos y bituminosos; "C", consolidados ripiosos; "D", naturales; "E", huellas y emparejados. Veamos ahora las correspondientes cifras.

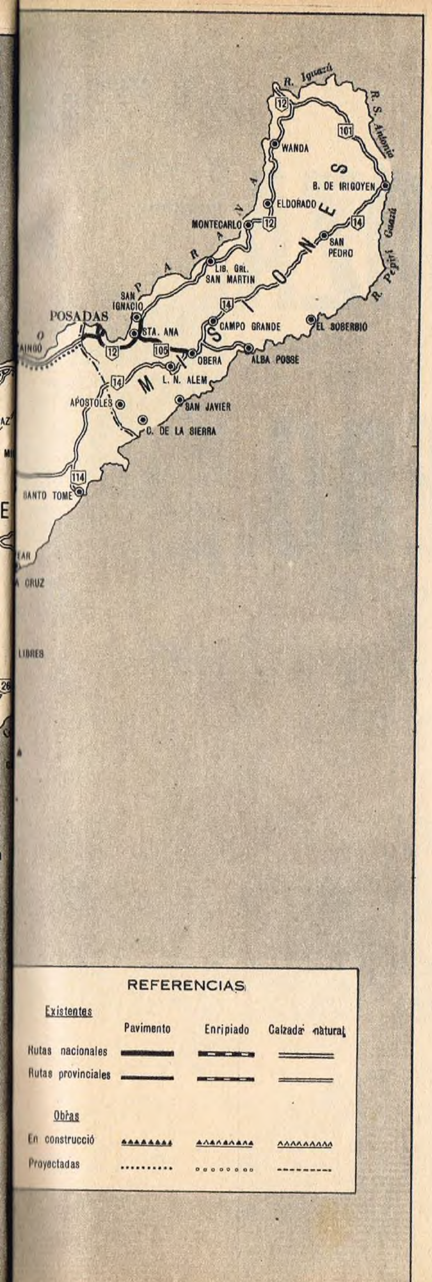
Entre Ríos: oficialmente no se registran caminos o huellas del tipo "E"; los restantes arrojan, en el orden de tipos enunciados, las siguientes extensiones: 241,9 Kms; 47,4 Kms; 785,4 Kms; y 983,8 Kms.

Corrientes: 6,9 Kms; 104,4 Kms; 425,3 Kms; 1.091,95 Kms; y 197,7 Kms.

Misiones: carece de caminos del tipo "C" (consolidados ripiosos) y del tipo "E" (huellas y em-

CAMINOS DE LA MESOPOTAMIA

Div. Cartográfica del A.C.A.



parejados); los restantes dan estas cifras: 110,5 Kms del tipo "A"; 17,9 Kms deltipo "B" y 870,2 Kms del tipo "D".

En consecuencia, la Mesopotamia en conjunto cuenta con 259,3 Kms de caminos de tipo "A", 169,7 Kms del "B", 1.210,7 Kms del "C", 2.945,95 Kms del "D" y 197,7 Kms del tipo "E".

En cuanto a las obras en ejecución, la mencionada entidad oficial anota las siguientes: en *Corrientes:* en la ruta 14, un puente sobre el arroyo Ayuí Grande; en las rutas 12 y 126, el acceso a la localidad de Sauce; en la ruta 126, un tramo entre Guayquiraró y Sauce y puentes sobre los arroyos Cañaditas y Gómez. *Misiones:* sobre la ruta 12, un tramo de camino entre Paraná Miní y Montecarlo; sobre la ruta 105, dos secciones de pavimento de unos 17 y 14 Kms, aproximadamente, y un puente sobre el arroyo Misiones. *Entre Ríos:* sobre la ruta 12, cuatro puentes en el tramo Basavilbaso-Gobernador Urquiza; sobre la ruta 136, cerca de 15 Kms de camino entre Gualeguay y Puerto Ruiz.

Agreguemos que se ha licitado obras para Corrientes, en la ruta 12, en el tramo Ita-Ibate-Ituzaingó (unos 23 Kms), y sobre la misma ruta el tramo Ituzaingó hasta el límite con Misiones (unos 67 Kms; en cambio, no se ha licitado obra alguna para Entre Ríos y para Misiones.

Como se ve, el proceso constructivo es lento y pobre; lo menos que podemos decir es que es demasiado cauteloso. No es necesario disponer de una gran agudeza mental para advertir que el progreso de la Mesopotamia está frenado por la falta de caminos que merezcan este nombre, de acuerdo con el "standard" que imponen las exigencias de la vida y el tráfico contemporáneos. Piénsese en el turismo, por ejemplo, singularmente obstaculizado por esa falta de rutas pavimentadas. La Mesopotamia argentina no participa en el desarrollo del país en la medida que merece y puede hacerlo, sencillamente porque sus vías internas de comunicación son precarias y deficientes, cuando no totalmente malas. Las tres provincias que la componen podrían alimentar millones de gentes productivas, decenas y centenas de millares de familias nuevas; pero la gente, la nuestra propia, y la de "buena voluntad" que podría venir desde mil rincones del vasto mundo hambriento para asentarse en la Mesopotamia, que puede brindarles todo lo que necesita, no se sentirá tentada a hacerlo mientras esa extensa y hermosa región se encuentre "incomunicada", como lo está, en gran medida. Y nótese que si bien es cierto que casi siempre el camino ha sido hasta ahora el *resultado* de una civilización evolucionada, en nuestros tiempos se está volviendo felizmente al criterio civilizador con que procedieron los romanos de la gran época, que fue también la de la construcción de las grandes "vías", en los dos últimos siglos de la República y en los primeros dos del Imperio: el camino arrastra y afirma detrás de sí al progreso. Hay que construirlos en larga escala. generosamente, si en realidad anhelamos el desarrollo del país. Y de la Mesopotamia, en consecuencia.

LA DIRECCION

SI A MENDOZA VAS, VIAJERO...

Podemos optar entre un viaje al pasado y la realidad "vínica" de hoy

Por JUAN DRAGHI LUCERO

Para AUTOCLUB

SI después de haber sorteado todos los inconvenientes logramos enfilar la Avenida de Acceso, próxima a terminarse, y cruzamos el canal Cacique Guaymallén, penetramos en la histórica capital de Cuyo por la ancha vía que abre las puertas de la dinámica urbe.

Si con ser automovilista somos, por añadidura, aficionados a la *regadera histórica*, nos viene bien saber que la opulenta avenida San Martín —nervio de Mendoza—, fue hasta mediados del siglo XIX una sinuosa huella de carretas que bordeaba al Tajamar —el primitivo Taballque, canal huarpe— que hasta 1912 corrió a la vista de todo el mundo y dando remojones a los *mareados*. Este canal o acequión es el verdadero padre de Mendoza, porque con el beneficio de sus aguas pudieron aposentarse los españoles en lo que fue la primera ciudad del Oeste. Gracias a su riego y frescores, el Cabildo inició la Alameda en 1808 y cuando llegó el general San Martín, el 8 de septiembre de 1814, quedó prendado de este lugar y compró un solar a este Paseo Público con vistas a la precordillera. Es fama que él mismo plantó álamos y que trató en lo posible de hermosearlo. Esta celebrada Alameda suplió, durante todo el siglo XIX,



Campamento levantado en el Cajón Grande del río Chico, donde se encontró un cráneo de plesiosauro y una langosta del mar Jurásico.

Puente del Inca evoca los días de pasada grandeza de los primitivos habitantes de esta privilegiada zona de nuestro dilatado país.



al actual Parque San Martín y fue el sitio predilecto para el solaz de damas y caballeros, y allí se establecieron los primeros cafés para entretener a los paseantes. Los *viajeros ingleses* la elogian entusiastamente, pero el tentado capitán F. D. Head, que llegó a Mendoza en 1825, al ocuparse del famoso Paseo Público de la Alameda y de su caudal marginal en su libro *Las pampas y los Andes*, nos dice con punzadora flema británica: *"Difícilmente se dará crédito a que mientras la Alameda está llena de gente, mujeres de todas las edades, sin ropas de ninguna clase o especie, se bañaban en gran número en el arroyo que literalmente limita al Paseo."* Y aprovecha el hijo de la Viéja Albión para exhumar al inmortal genio inglés: *"Shakespeare nos dice: «que la más cautelosa doncella es bastante pródiga si descubre sus encantos a la luna», pero las damas de Mendoza..."*

Como mendocinos *de pura cepa* y atacados por afanes de brusco *revisionismo histórico* seguimos los pasos del inglés para... Prosigue Head: *"El Paseo a menudo se ilumina de modo muy sencillo con linternas de papel, en forma de estrellas, y alumbradas por una simple candela. Toca generalmente una banda de música..."* ¡Ahora se explica todo! Unos tragos del mareante *vino carlón* que se elabora en esa época, más la engañosa iluminación de los estrellados farolitos chinescos, y súmele, además, el insinuante y conllevador complemento de la enamoradiza música criolla, hicieron al capitán de Su Graciosa Majestad Británica lo que hacen las penumbras alcohólico-musicales de todos los tiempos. ¡Un simple caso de psicoanálisis! Freud y Jung opinarían como nosotros.

Hoy el Tajamar, quizá avergonzado por lo que de él dijera ante todo el mundo el capitán Head, se esconde como kilómetro y medio, entubado bajo tierra, y sólo reaparece poco antes del Solar Histórico.

Ictiosauros y Laberintodontes

Si no tenemos bastante y queremos sumergirnos aún más en las pretéritas edades, podemos ir al Museo de Historia Natural *Juan Cornelio Moyano* —nombre del primer gobernador constitucional de Mendoza—, semienterrado en medio de la gran Plaza Independencia. Allí, su activo director, don Carlos Rusconi, discípulo de Carlos Ameghino, nos mostrará las colecciones de Paleontología, Antropología y otras antiguallas. El director, como de costumbre, se detendrá *amorosamente* ante una joya: un Ictiosauro de 7 metros de largo, el más completo del país, según él. Luego lo hará ante un Laberintodonte de la época triásica, al que le asigna ni más ni menos que 200 millones de años y con la particularidad de ser el único que se atesora en el país. Aún no repuesto de estas novedades, el director nos colocará frente a la colección de invertebrados fósiles, tales como trilobites, gratolites y otros que han prosperado en los mares mendocinos hace unos 500 millones de años. Después nos estacionará ante unas 500 especies de otros invertebrados, únicos en la República al decir del director... Según cómo quedemos con tanto sumergirnos en un pasado tan *requetepasado* la seguiremos en nuestro viajar antediluviano o saldremos a respirar los libres aires de la plaza. Si optamos por esto, no dejemos de recordar que estamos en Mendoza, la tierra que dejará de tener sol, pero jamás vino, y ya en esta *inclinación* oiremos al diablillo tentador que nos murmura tentaciones *vínicas* y nos despierta el muy humano de ver y probar algo del vi-



brante presente. Ya tentados, nos dirigimos al sureste con nuestro auto y penetramos al dinámico departamento de Maipú que, con ser uno de los más pequeños, se enorgullece con dar cabida *a la más grande del mundo*, como se afirma que es la bodega Giol —hoy ente estatal—, que guarda en su sede 75 millones de litros de vino en sus 240 piletas, 508 cubas y 816 toneles.

Una Bodega Singular

En esta singular bodega, ya con señorío histórico, construyó el genio del francés don Pedro Cazenave, graduado de Montpellier, las piletas de función dual, o sea de fermentación-conservación, la mayor de las cuales tiene 45 metros de largo, 7 de ancho y 4 de alto, con cabida de 1.115.600 litros de *pura uva*. En el interior de esta pileta se han dado banquetes de 600 comensales y ha sobrado espacio para zapateadores y guitarreros. Se trata de un verdadero reto de la técnica de la construcción con sus tres hileras de piletas superpuestas. Diez lagares, cada uno con su moledora y bomba para elevar el mosto, pueden moler por unidad 8.000 kg de uva cada 15 minutos. De esta manera absorben las cargas de centenares de camiones que llegan repletos de racimos de cientos de viñedos.

Los establecimientos Giol ocupan unos 3.000 empleados y contratistas en sus diversas ramas. En la época de elaboración vínica da trabajo a unos 350 obreros, que reduce a la mitad el resto del año. Posee destilería de alcohol y elaboración de grappa con 100.000 litros de producción en cada caso, además de una fábrica de aceite, de 150.000 litros anuales, procedente del fruto de sus olivares y de otros. Actualmente sólo le restan unas 700 hectáreas de viñedos.

Pero la significación de Giol acrece considerablemente cuando en función económico-social, trasciende de sus propios edificios y toma en arriendo 24 bodegas, con cuya elaboración integra la colosal cifra de 1.300.000 hectolitros, o sea el 10 % de la producción total vinícola de Mendoza. Este impresionante volumen incide material y psicológicamente en la fijación del precio de la uva: es la tabla de salvación de los pequeños viñadores.

Tan gigantesca estructura se debe al esfuerzo de dos pioneros: D. Bautista Gargantini y D. Juan Giol. De los tiempos iniciales sólo queda hoy en el establecimiento el antiguo bodeguero, D. Santiago Pezzutti.

El Vinoducto "Espiritual"

Como muchos turistas que visitan esta catedral del vino, queremos curosear las catacumbas donde se añejan marcas de renombre y mientras serpenteamos por entre piletas ciclópeas, impresionantes cubas y panzudos toneles, seguimos las explicaciones del cicerone, que nos detalla la inocente molienda de la uva, el proceso picarón de la transmutación de los dulzores frutales en alcohol por la alquimia de la fermentación y, por último, los traslados y cortes de caldos mediante poderosas bombas. Y algo más que mareados por el *espíritu del vino*, que trasciende maliciosamente de los envases, comenzamos a caer en las mismas del Capitán Head y vemos al dios Baco y hasta a las mismas bacantes con sumarios bikinis escurriéndose en las dudosas lobregueces a los sones de la flauta de Pan...

Un vinoducto une a la bodega elaboradora con la planta de fraccionamiento, que posee ramales fe-

Los turistas que visitan la rica y fértil provincia cuyana pueden tener, desde este lugar, una adecuada visión de la feracidad de su suelo. Estamos aquí en Luján de Cuyo.

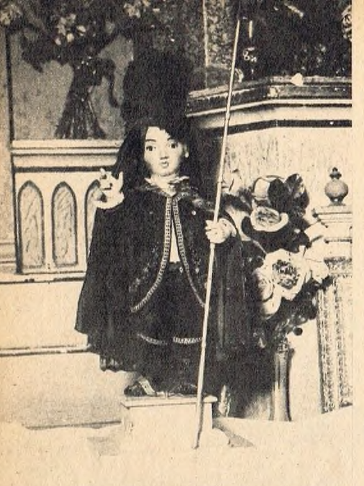
rroviarios del F.C.G.S.M. y del F.C.G.B. para distribuir por toda la República tan *espiritual* producción. Este aéreo pero bien visible vinoducto, de 2.049 metros de largo, tiene la virtud de atraer magnéticamente las tiernas miradas de los *aficionados;* pero se afirma, para desencanto de los tales, que es inviolable.

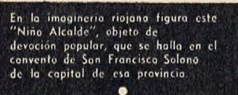
Como algunos visitantes, cultores de la *bebiografía*, compramos un singular volumen que allí a la entrada venden, muy bien encuadernado y con las características de un verdadero incunable de la época de Gutemberg. El tal libro, que es muy solicitado, no se abre como los vulgares, de frente y por las páginas para mostrar aburridos signos de imprenta; no, se deja abrir por un costado, e incitante y tentador descorre el velo a tres gráciles botellas que, cual damiselas de los tiempos de Head hasta ahora, son todo sonrisas, especialmente al descorcharlas para escanciar... •

Resto de varias habitaciones del ala derecha de la ciudadela prehispánica de Ranchillos, Uspallata, según una fotografía del año 1939.









En la imaginería riojana figura este "Niño Alcalde", objeto de devoción popular, que se halla en el convento de San Francisco Solano de la capital de esa provincia.

●

Mientras por las calles de Chilecito siguen cayendo monedas de esperanzas en forma de villancicos, el cacto erguido monta guardia en el camino.





NAVIDAD en CHILECITO

A través de los sencillos villancicos es posible volver a pasados tiempos

Por GUSTAVO GARCIA SARAVI
Para AUTOCLUB

El aire chileciteño comienza a poblarse de coplas:

"Camina, camina
la Virgen María.
A San José lleva
en su compañía..."

De Villa Unión, de Sañogasta, de Patquía, llegan las viejas palabras aprendidas en la infancia. Quizá las cantaron también los padres de Quiroga y los soldados del Chacho:

"...Antes de las doce
desean llegar.
Siguen caminando,
San José a la par.

Camina, María,
si pudes andar.
Ya los gallos cantan,
cerca está el lugar..."

He vivido en Chilecito durante varios meses, los últimos de 1948, y he vuelto en 1963 a descansar una semana en la finca solariega de Joaquín V. González. En aquella primera ocasión ocupé el cargo de juez y, entre otras cosas, descubrí los cerros y sus hombres. Y los cardones. Y el cielo nocturno que tiene tantas estrellas que el hurto de una constelación pasaría inadvertido. Y el otro lado de la impaciencia y el tiempo.

Y lo difícil que es juzgar sin equivocarse. Con sólo mover la mirada en cierta dirección, el Famatina —una de las montañas más altas del mundo— cabía íntegramente en los ojos.

En la segunda oportunidad viajamos varios miembros de la Sociedad Argentina de Escritores a Samay-Huasi, perteneciente hoy a la Universidad Nacional de La Plata. Fue una manera de estar al costado de la historia y de esa dulzura particular y diferente que se reconquista en la paz y en los grandes silencios. O simplemente en los árboles y las rosas del traductor de Omar Khayyam.

Recordando Villancicos

Como suele suceder, los años, uno mismo, las circunstancias de esta última permanencia, me mostraron una pequeña ciudad distinta. Ni peor ni mejor: cambiada, con varias construcciones de más y la acequia de la plaza de menos. (Señor Intendente: usted debió haber



Durante estos días navideños la gente del pueblo, en una ceremonia alegre y esperanzada, construye con fe su propio milagro.

consultado con un poeta, antes de asesinar al agua.) Sin los amigos de antes, por supuesto. Y con algunos geólogos de Buenos Aires que empezaban a descubrir la geología, libres al fin de exámenes y pizarrones. Un poco perplejos, sin duda, porque en el noreste, la piedra es piedra, y el misterio, misterio, mucho más hondo y verdaderos que en los programas de enseñanza. Desconcertados, vencidos, daban inesperadamente en el hallazgo de que una roca cualquiera tiene el tamaño del mundo.

A conciencia, junto villancicos en la memoria y me acuerdo de aquella Navidad de 1948.

"A las doce de la noche
que más feliz no se vio,
nació en un Ave María,
sin romper el alba, el sol."
"El Niño de María
no tiene cuna;
su padre es carpintero,
le va a hacer una."

Coplas españolas o criollas. No interesa. En Chilecito, por la ventaja de la distancia y del *no* Buenos Aires, se defienden aún los últimos castellanos de la invasión de lunfardismos. Y hasta los sirio-libaneses, que son muchos, hacen fuerza por la hispanidad y las tradiciones.

Anoto, por si sirve de algo, que únicamente allá, en aquella ¡población de la primera juventud y las otras lejanías, he oído de labios del pueblo esta expresión: *"alma de cántaro"*, equivalente a limpidez, pureza, ingenuidad, aplicada por lo común a personas sencillas o nítidas. Cervantes también la usa con el mismo sentido en las peregrinaciones del Quijote.

Los chiquillos y los viejos condensan su emoción en las antiguas canciones.

"Adiós, mi Niñito,
p'al año hi volver,
trayéndote leche
y un poco de miel."
"Adiós, mi Niñito,
que triste me voy,
postrado en el suelo
por decirte adiós."

Solamente en Chilecito —pienso que ha de perdurar la costumbre, tanto allá como en otros lugares distantes y felices— he visto a una buena cantidad de familias armar en sus casas el pesebre y adorar al Niño. Es una ceremonia alegre y esperanzada. Ellos mismos construyen su propio milagro. Y, naturalmente, como lo hacen con sus manos y su fe, vive y es indudable. El milagro posee la certeza y la profundidad de su mismo corazón.

Durante estos días navideños la gente del pueblo los visita y celebra. La noche se transforma en una caravana de júbilos y oraciones. Los vecinos reciben a los vecinos y las botellas estampilladas —o el vino *patero*, más entrañable y auténtico que los otros— brindan ¡por nacimiento de Jesús y el almanaque que ya cuelga, lustroso y sin estrenar, en alguna de las paredes de adobe.

Regreso a otro tiempo

Por la Cuesta de Miranda, como racimos de uvas o borriquillos, siguen bajando las ilusiones:

"Ico caballito,
vamos a Belén,
que mañana es fiesta
y el otro también."

Casi siempre se baila. En las casas del centro, bailes *agarraos*. (Es preferible tener tomada a la pareja). En los ranchos de afuera, *no agarraos*, más límpidos y nuestros: cuecas, zambas, chacareras. En el Norte todavía el folklore, sin etiquetas ni long-plays.

Por las calles, mientras tanto, continúan cayendo monedas de esperanza:

"Bailemos, cantemos
alegre cantar,
que el Niño divino
es nacido ya."

Y en una esquina del pueblo, seguramente, la chiquilla pobre y descalza no sabe qué es la pobreza. Le basta iluminarse de inocencia:

Esta noche nació el Niño
entre la paja y el hielo.
Quién pudiera, Niño mío,
vestirte de terciopelo."

Desde lejos, y con mis últimas ingenuidades a cuestas, he regresado a Chilecito y a otro tiempo. Y en cierto modo, metáforas aparte, ha sido como si volviera a arrodillarme humildemente. ●





LA ACCION PANAMERICANA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CON motivo de la decisión adoptada por la Comisión Directiva del A.C.A., mediante la cual esta Institución reanudó sus actividades dentro de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Club (F.I.T.A.C.), después de haberse obtenido la adecuada solución de diferendos originados en puntos de vista principistas y estatutarios planteados por nuestra Entidad y que motivaron su retraimiento de la órbita de la Federación, ésta dirigió a las autoridades del Automóvil Club Argentino la nota que nos complacemos en transcribir a continuación:

"Nos referimos a su muy atenta comunicación del 3 del presente, que ha llegado a nuestro poder el 21 del actual, con la que nos comunican que la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en sesión extraordinaria realizada el día 12 de agosto último, resolvió el reingreso de esa institución a la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes. Dicha nota está acompañada por copia del acta de la sesión en referencia y confirma el cablegrama que el señor Presidente del Automóvil Club Argentino remitió a la Federación con fecha 13 del propio mes de agosto.

"El retorno del Automóvil Club Argentino a la vida de la Federación viene a satisfacer uno de los anhelos largamente expresados por las instituciones miembros de la Federación. El Automóvil Club Argentino, como fundador de la FITAC, ha sido siempre entidad líder en la acción americanista y ejemplo en el esfuerzo por el autodesarrollo que se traduce en servicio a la colectividad. Su retorno permite mirar la acción futura con mucho mayor optimismo, ya que se ha consolidado el sentido de unidad que constituye la mayor fuerza de las instituciones.

"Rogamos a ustedes, señores Presidente y Secretario, expresar a la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino el reconocimiento de la Federación por la favorable acogida que ha dispensado a la invitación que se formuló para que el Automóvil Club Argentino recobre la condición de miembro activo, lo que constituye un motivo de complacencia para todas las entidades miembros, con cuya amistad y cooperación ha contado siempre.

"Les rogamos, asimismo, hacerse portadores de los votos que formulamos por que el progreso del Automóvil Club Argentino, que es ejemplar, continúe, como hasta ahora, traduciéndose en acción positiva de beneficio a la colectividad y al país; y por que la gestión de la actual Comisión Directiva alcance el mejor de los éxitos.

"En esta oportunidad reiteramos a ustedes, señores Presidente y Secretario, las seguridades de nuestra mayor consideración y particular estima."

EDUARDO DIBOS
Presidente

CESAR ADAMS ELIO
Secretario

CAMBIO DE DOMICILIO

HAY muchos socios del A.C.A. que cambian de domicilio, y luego de pasado cierto tiempo se extrañan de no recibir la Revista AUTO-CLUB u otro tipo de correspondencia, y en tal sentido nos escriben. Es lógico que ello suceda; omitieron dar cuenta de su nuevo domicilio y la eventual noticia o correspondencia que se les pudiera haber cursado ha sido devuelta por el Correo.

El sistema utilizado para comunicarnos con nuestros asociados es automático y las direcciones se imprimen por el sistema Addressograph, lo que anula la posibilidad de incurrir en errores de transcripción; no obstante, admitimos que al confeccionarse la chapa-dirección puede omitirse algún detalle, como ser: piso, departamento, etc.

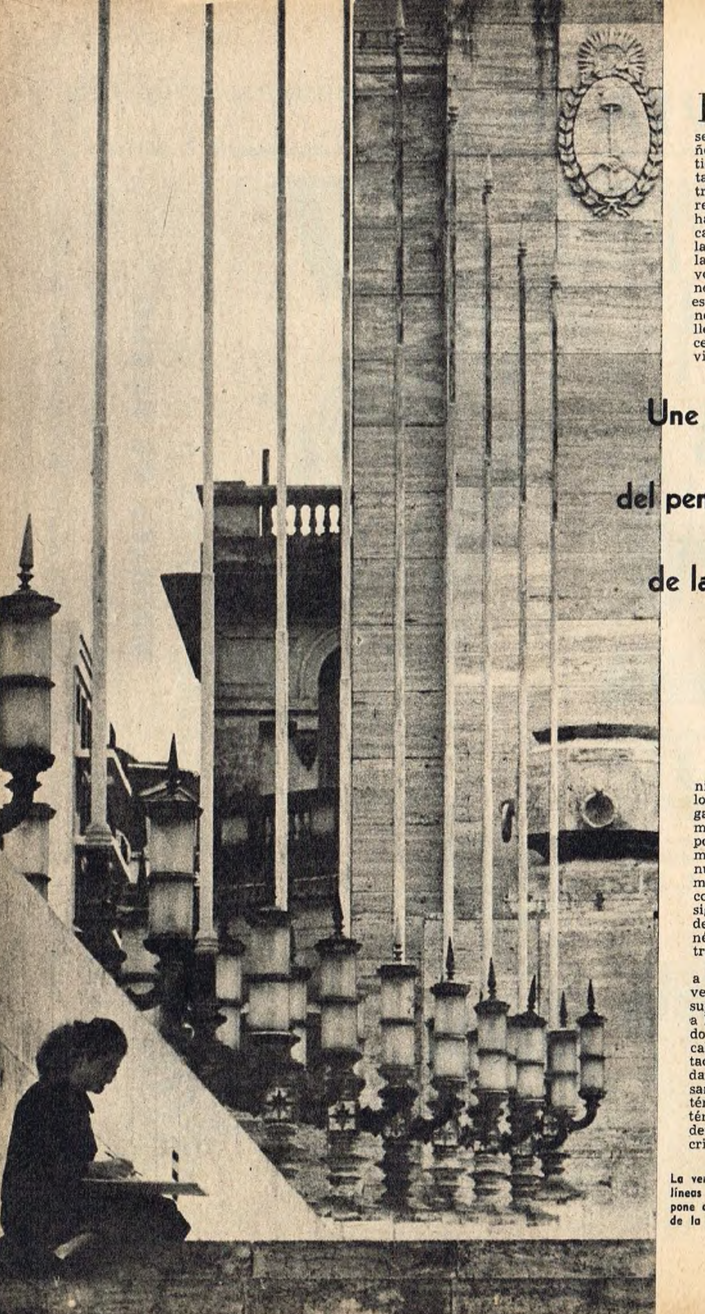
Recurrimos a la colaboración de los señores asociados, estimándoles quieran tener a bien *comunicar todo cambio de domicilio* que realicen. Cuando ello suceda, pueden dirigirse a cualquier dependencia del Club y consignar claramente calle, número, piso, departamento, localidad, provincia y ferrocarril, en los formularios existentes al efecto o mediante nota debidamente firmada.

D'ALVIA Hijos

UNA INDUSTRIA ARGENTINA CON 60 AÑOS DE PRESTIGIO EN EL AMUEBLAMIENTO DE EMPRESAS



CANGALLO 462 - TELEFONO 33-9649 - BUENOS AIRES



LOS provincianos guardan en el fondo de su alma un suave e irónico resentimiento hacia los porteños. Y lo más triste es que tienen razón: los ignoramos tanto como Europa a nosotros, por monstruosa que parezca esta afirmación. Y no hablo de ignorancia geográfica sino de la más dolorosa de las ignorancias: la intelectual, la espiritual. Simone de Beauvoir, en una de sus hondas novelas traducidas por mí al español y titulada *La invitada*, nos pinta a una mujer que llega a matar a otra, no por celos, ni por odio, ni por envidia, ni por interés, ni por

Une milagrosamente el desasosiego del pensamiento alerta con el sosiego de la vida cotidiana

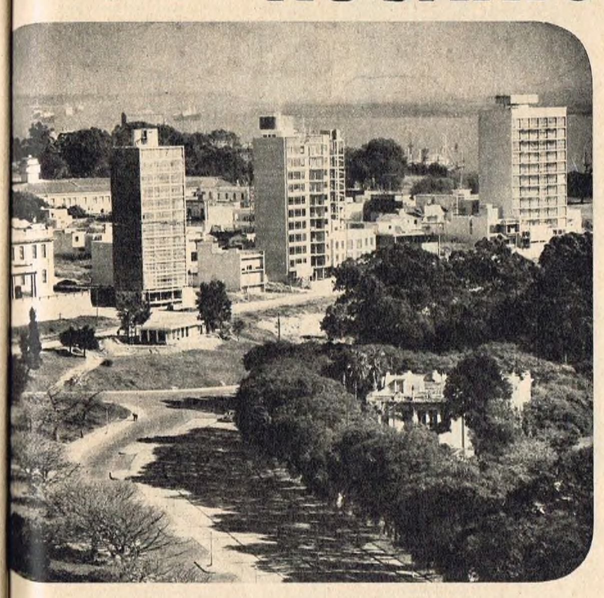
Por
SILVINA BULLRICH
Para AUTOCLUB
Fotos de Jaime G. Font

ninguno de los motivos por los cuales teóricamente se llega al asesinato, sino por algo más tremendo y más sutil: por no verse deformada en la mente ajena. Por eso mismo, nuestras provincias suelen matar a Buenos Aires en sus corazones, porque no se resignan a mirarse en el espejo deformante, de Parque Japonés, que son para ellos nuestras mentes.

Hace pocas semanas llegué a Rosario por quinta o sexta vez en mi vida; con prisa, por supuesto, como vamos siempre a las únicas ciudades del mundo donde deberíamos ir con calma y con tiempo. Iba invitada por el Club del Libro a dar una conferencia. Generosamente invitada, no sólo en términos materiales sino en términos espirituales. Podría detenerme con afecto a describir a cada una de esas mu-

La verticalidad de las severas líneas del Monumento a la Bandera pone adecuado marco a la labor de la juvenil pintora.

EL FERVOR INTELECTUAL DE ROSARIO



Rosario crece día a día con edificios modernos y altos. Pero Rosario es hoy, también, un hervidero de inquietudes literarias que nos hace pensar.

jeres que componen esta asociación formada para mayor gloria de la cultura en general y del libro en particular, pero sólo me detendre en Irma Altolaguirre porque fue, según ella decía riendo, *"James, el chofer que le ha sido designado"*, lo que significa que ella y su auto estaban a mi disposición, y su constante bonhomía convertía en un paseo de dos buenas amigas la tarea de llevarme a uno u otro punto de la ciudad. Ada Donato, premiada por Mujica Láinez, Murena y yo, hace un año, cuando fuimos jurados del Concurso Emecé, me abrió las puertas de su hogar compuesto por cinco chicos llenos de personalidad y un marido médico de gran valía. Todo lo que en Buenos Aires hubiera sido un conjunto de reuniones tediosas, de reverencias orientales, era en Rosario una hospitalidad sencilla, tranquila, amistosa.

Yo, en mi culpable ignorancia de porteña, creía que aparte de estas señoras, inclinadas sabe Dios por qué aberración hacia los libros, el resto de la ciudad permanecería totalmente indiferente a la presencia fugaz de una novelista de la pretenciosa capital. Quiero aclarar que conocí a Rosario hace casi veintiocho años, siendo yo muy joven, y recién casada, en ese entonces, con un rosarino. La familia y los amigos me dijeron que era difícil conseguir un libro recién aparecido en Rosario. La gente en aquella época leía poco y los libreros no se arriesgaban a pedir libros que no fueran de texto; cuando mucho, tenían dos o tres ejemplares de los escritores más famosos de 1937 entre los cuales, por supuesto, no estaba yo, autora casi anónima de un mal libro de versos. Por lo tanto, al no haber puesto al día mi información, suponía que el público de mi conferencia se compondría de veinte o treinta personas exiliadas intelectualmente en la gran ciudad, comercial por excelencia.

Mi conferencia estaba anunciada para las siete de la tarde (no digo las 19 porque me suena a horario de ferrocarril). Llegué a las siete y diez: la sala estaba colmada de bote en bote. Afuera, en el hall, también se apretujaba un público ávido de oír hablar a uno de sus escritores. Para llegar hasta el lugar que me estaba destinado, tuve que abrirme paso con dificultad, a codazo de perfil. Como no puedo aguantar estar de pie, mi admiración por quienes soportan ese suplicio es inconmensurable; por lo tanto, pedí a los heroicos oyentes que se fueran, no más, en cuanto se sintieran cansados. Nadie se fue: durante los cincuenta y cinco minutos que duró mi conferencia, varias decenas de jóvenes de ambos sexos y algunas personas mayores, me escucharon de pie, sin dar la menor señal de impaciencia. Por fortuna no soy de los conferencistas que se olvidan que no todos los oyentes están tan confortablemente instalados como ellos; y un gran reloj de pared me ayudó a cumplir mi constante propósito: no eternizarme.

El escultor ha querido simbolizar en la porosa tosquedad de la piedra la inmutable presencia del Río Paraná.

Creo que saber resumir es una condición de quien sabe pensar.

Al final de esta charla sobre mi vida literaria, gran parte de la concurrencia se amontonó a mi alrededor. Preguntaban con fervor, con amistad, con interés, con inteligencia; aun los pocos que evidenciaban una manifiesta agresividad lo hacían con más mesura que en Buenos Aires, y, ¿por qué no decirlo?, con más lucidez, menos directos en el ataque y menos primarios que muchos de nuestros ciudadanos que van a los debates para exhumar su rencor.

A la mañana siguiente era sábado; un sábado pálidamente asoleado, de los que la gente aprovecha para salir de la ciudad. Sin embargo, durante tres horas firmé libros en la ya famosa librería de Ros. Mis seis u ocho novelas últimas, me eran entregadas por muchachos de tricota, por niñas elegantes, vestidas con refinamiento, por mujeres jóvenes que acudían con sus chicos, por señoras que llegaban de Casilda, por personas de edad, por el mismo Secretario de Redacción de *La Capital* o el director de la Biblioteca Julián Alvarez. La mayoría, por supuesto, compraba *Los burgueses*, esa última novela mía alrededor de la cual se discute tanto y sobre la que me preguntan cosas que yo misma ignoro: un libro, como un hijo, lo hemos engendrado, lo hemos llevado en nuestras entrañas, pero apenas lanzado el primer vagido, ya es dueño de su propio destino, se nos escapa, hay en su cuerpo y en su mente misterios que nunca nos serán develados.

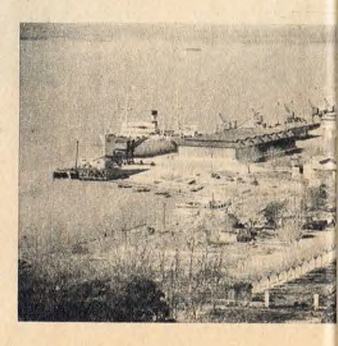
Me contaban las conferencias de otros colegas, el éxito de Sábato, la falta de tacto de algún otro, habían oído mucho, habían leído todo.

Rosario, a menudo calumniada, dueña de un Museo de Bellas Artes hecho con gusto refinado, de colecciones de cuadros más importantes que las de Buenos Aires, excepción hecha de una o dos; Rosario, cuyo monumento a la Bandera es uno de los más importantes de nuestra tierra y cuyo barrio Fisherton tiene el mismo encanto de nuestra costa que va hacia el Tigre; Rosario es hoy también un hervidero de inquietudes literarias que me dejaron pensativa.

Nosotros, los argentinos, nos conocemos poco y tenemos una marcada tendencia a calumniarnos. Cómo me gustaría haber tenido tiempo para decirles a todos esos jóvenes fervorosos que, cuando en las grandes capitales del mundo me he visto obligada a ir a la conferencia de algún escritor amigo, famoso internacionalmente, he observado por lo general, a mi alrededor, un público más bien escaso, de esas señoras de cierta edad, ociosas, que suelen asistir a conferencias porque el día anterior jugaron a la canasta y el cine se ha vuelto caro, además de conflictual. Suaves señores jubilados, con ojos llenos de nostalgia, completan un público que va a matar unas horas, más que a oír a alguien cuya opinión les importa.

El rosarino, en cambio, elige, aprueba o condena; pero lo que busca en los escritores de su país es lo que los escritores buscamos en nuestros lectores: una toma de conciencia, un intercambio humano, un sentido de la vida. Y consigue milagrosamente unir el desasosiego del pensamiento alerta, con el sosiego de la vida cotidiana.

Un detalle del puerto de Rosario, la ciudad que consigue unir milagrosamente el desasosiego del pensamiento alerta con el sosiego de la vida cotidiana.



INSTANTANEAS DEL IRAN

HISTORIA, RELIGION Y ARTESANIA

PARA conocer el Irán no basta visitar a Teherán, su capital. Persépolis, a la que dio gloria Darío el Grande; Shiraz, la ciudad de las rosas y de los poetas; Ispahan, con la enorme Plaza del Rey, donde ya en el siglo XVI se jugaba al polo, y el pintoresco mercado lleno de vendedores, que sentados sobre las rodillas, junto a braseros de cobre, ofrecen toda clase de mercancías; desde el Mar Caspio, donde se prepara el caviar que se exporta a los mercados europeos, hasta el Golfo Pérsico con sus legendarias perlas, en todas partes tiene el Irán su historia y su leyenda.

Primeras impresiones

En el aeródromo, al descender del avión, vemos a lo lejos brillar las tejas en colores de una mezquita. Dicen que la cúpula y los dos minaretes significaban la cabeza y los brazos levantados en actitud de plegaria. Visión hermosa que se repetirá continuamente al recorrer este país, donde hay profusión de mezquitas que rivalizan en belleza de líneas y colorido.

En las calles, quioscos que despachan jugo de granada.

Algunos restaurantes sirven un plato único: el clásico khebab. Hay negocios que venden exclusivamente samovares, de todas formas y tamaños.

Los taxímetros tienen una sola tarifa dentro de la ciudad, y por 15 rials llevan pasajeros cualquiera sea el recorrido.

Las inscripciones del Corán se ven en signos para nosotros ilegibles, pero maravillosamente decorativos.

País de artesanos

A los artesanos se los ve trabajando en sus talleres a través de las vidrieras: pintando miniaturas sobre marfil, cincelando la plata o ajustando las tejas de distintos colores que formarán las cúpulas o los murales que adornan los edificios. En la Escuela de Artes se mantiene la enseñanza de estas disciplinas, y allí mismo un Museo muestra, junto a hermosas piezas antiguas, los trabajos actuales. En estos combinan muchas veces lo moderno con esos detalles de minuciosidad y preciosismo en los que se han perfeccionado desde tiempos remotos. Así, en los cuadros del pintor Rostan, de factura moderna, hay espacios tratados como en las miniaturas con la influencia china, que dejaron los mongoles hace 700 años. Muebles con incrustaciones, obras maestras de marquetería. De todas estas muestras de refinamiento, la que ha logrado más fama mundial es la de los tapices.



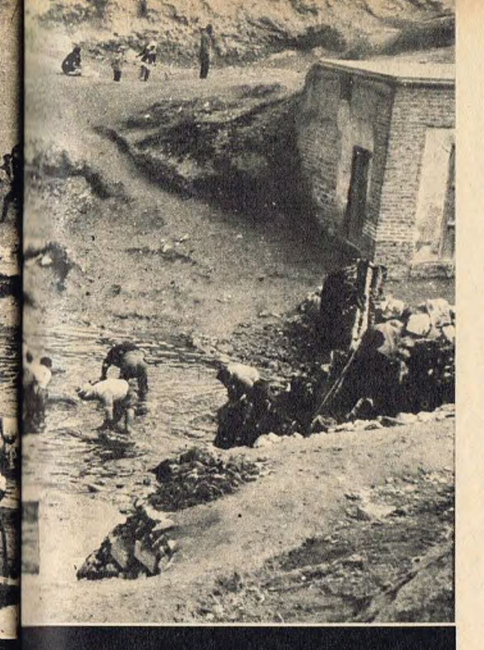
Las alfombras nuevas deben lavarse con agua muy limpia. Aquí lo hacen con agua de deshielo, al pie de la montaña.

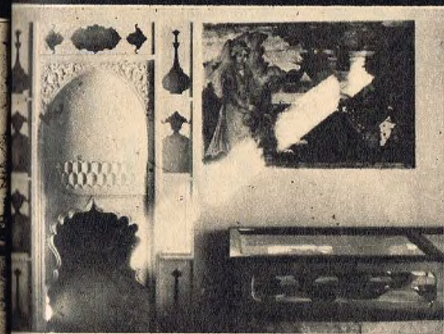


Una vez debida y prolijamente lavadas, las valiosas alfombras son extendidas al sol para secarlas.

Los tapices persas

Están en todas partes, se venden, se exportan, se usan hasta en los hogares más humildes, y son artículo de





Esta fotografía muestra un aspecto interior del Palacio de los Cuarenta Columnas, construido a fines del siglo XVI.

primera necesidad para los nómades, que los utilizan como lecho contra la humedad de la tierra y la arena y les sirven como espacio sagrado para la oración u oratorio. En el hotel cubren no sólo los pisos de los salones y las habitaciones: hasta en los largos corredores lucen de pared a pared en una sucesión riquísima de dibujos y coloridos. Cada región tiene sus propios diseños y cada palacio su colección de ejemplares únicos. Un amigo que nos acompañaba en el museo donde vimos un retrato del padre del Sha, hecho en alfombra, nos contaba que su abuela de 90 años y casi ciega teje aún alfombras para sus hijas. Toda alfombra, una vez concluida, debe ser lavada con agua muy limpia, y para eso nada mejor que el deshielo de la montaña. Esa operación puede verse cerca de Teherán, en un lugar llamado Chesme Alí o "Fuente de Alí", donde después de jabonarlas con cepillo, las extienden en las laderas de las montañas para secarlas.

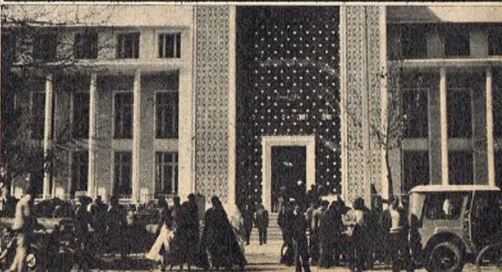
El número 40

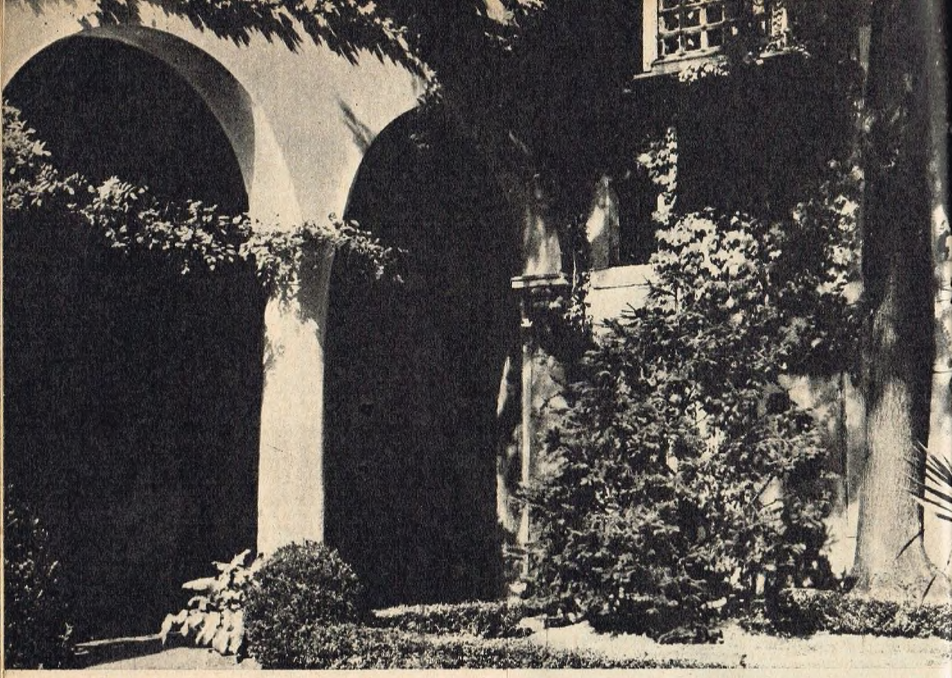
Visitando los jardines del Palacio Goldestán se ve la galería donde el rey, en las tardes de verano, asistía a las audiencias sentado en un trono de mármol blanco. Las paredes están decoradas con azulejos de colores y espejos, y las columnas del frente son de Persépolis y tienen 2.400 años de antigüedad. La entrada a este palacio es de una fastuosidad pocas veces superada. El hall, la gran escalinata y el salón principal del primer piso tienen las paredes y techos cubiertos de pequeños espejos de cristal tallado que forman dibujos y despiden destellos en todas direcciones, dándole un aspecto feérico. Trabajo de artesanía al que llaman: "Las 40 luces". ¿Por qué 40?

En Ispahan, el pabellón de verano construido por Abbass I el Grande, a fines del siglo XVI, es un gracioso edificio, hoy museo, que se habilita en ocasiones para agasajar a visitantes extraordinarios. Al frente, una galería de 20 columnas octogonales de madera que se reflejan en las aguas quietas de una larga piscina y forman así las 40, para llegar al número mágico con que designan al palacio: "Palacio de las 40 columnas".

En el moderno edificio del Banco Meilli se guardan las joyas de la corona. Descendiendo al subsuelo se encuentra un salón donde está la pesada puerta de seguridad que da acceso al Tesoro (de esas puertas que no se pueden franquear sin un secreto temor de que se cierren detrás nuestro y nos dejen encerrados). Adentro, un enorme recinto iluminado sólo por las luces de las vitrinas donde están expuestas joyas en una profusión y de una riqueza deslumbradora. El diamante más grande del mundo, llamado Dariaenur o "La luz de la montaña", que pesa 330 quilates. Alhajas que pertenecieron a muchas dinastías, en engarces antiguos y otras, muy modernas, de la joven dinastía Pahalaví. El famoso trono Peacock con 18.000 piedras preciosas incrustadas, que fue traído de la India y se usa sólo para las coronaciones. El mapamundi traído de Europa y cubierto con piedras preciosas: el mar con esmeraldas, la tierra con rubíes, y en brillantes, como una gargantilla, la línea del Ecuador. Y en cofres desbordando perlas, esmeraldas, turquesas, rubíes. Tenemos la sensación de estar en la cueva del cuento de "Alí Babá y los 40 ladrones". ¿Serían 40?... •

La moderna Ispahan tiene la actividad de las ciudades que nos son familiares. Aquí vemos el edificio de uno de sus bancos.





Al mirar los balcones del jardín de la casa de Julieta revive el escenario del romance inmortalizado por Shakespeare en el vértigo de la más honda poesía.

VERONA, la ciudad de JULIETA

La tumba de la heroína es el testimonio de un amor que renace todos los días

¿COMO una ciudad que conoció tantas glorias, tanta empecinada contienda, tanta pasión adentrada y maravillosa, ha quedado fija en el signo de una tierna adolescente? Porque Verona es y será, para siempre, la ciudad de Julieta, amada en vida por Romeo. El mito, que ya se iba formando en los apretados cronicones italianos de que Shakespeare echaba mano con frecuencia, no hubiera tenido una vitalidad perdurable sin la tragedia escrita por el genio máximo de Inglaterra. En un lugar brumoso, para un teatro efectista como era el que dominaba el gusto de la Inglaterra de Isabel, William Shakespeare espolea su imaginación hacia la comarca asoleada en que asienta sus reales de piedra soñolienta, romántica, esa Verona que, desde entonces, será para millones de peregrinos y por generaciones, el vasto escenario de un amor incomparable.

Shakespeare se movía en el vértigo de la más honda poesía. Verona parece nacer bruscamente de uno de esos versos blancos, con rit-



En Verona quedan rastros magníficos de la cultura del Imperio Romano. Aquí vemos el exterior del Circo, ubicado en pleno centro de la ciudad.

mo interior tan poderoso y avasallador ordenamiento mágico de palabras, que fluyen en *"Romeo y Julieta"*, para hacer del drama la esencia misma del amor humano. En la soledad de la noche de Verona, se oyen los pasos del amante; de cada balcón podría surgir una Julieta; en el pórtico de cada iglesia podría originarse de nuevo la disputa agria y vehemente —tan italiana, tan desbordantemente italiana, por cierto— de Montescos y Capuletos.

Quedan rastros magníficos de la cultura del Imperio Romano. El teatro antiguo de Verona descubre arenas y piedras que conocieron la vida abigarrada de una multitud enardecida por los mimos, que les acercaban esas densas versiones condensadas de los sentimientos y los conflictos eternos del hombre Las épocas se van sucediendo. El castillo Scalígero nos recuerda las duras contiendas medievales, el aislamiento de las ciudades que encerraban en sus muros todo un pequeño universo. En la Piazza Erbe alborea el fastuoso Renacimiento. Y algunos ámbitos que es fácil olvidar, traen la arquitectura de épocas más actuales y, para los que se fascinan con el prestigio espléndido de un gran pasado, menos conmovedoras. A este sector, por ejemplo, pertenece la amplitud señorial de la Piazza Vittorio Enmanuele.

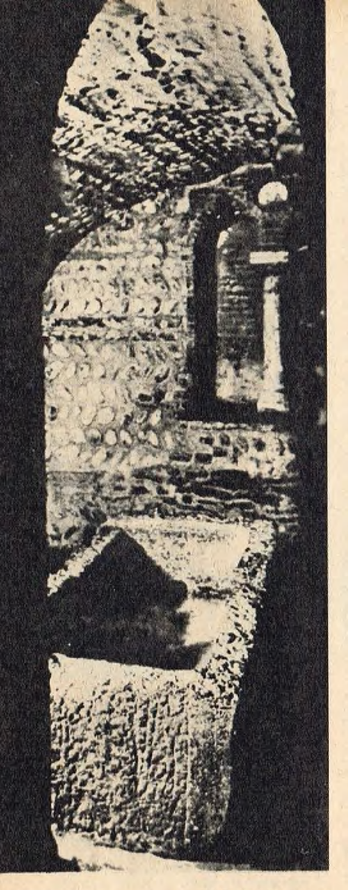
Una vieja ciudad inmutable

Verona conserva el aire de recinto cerrado de las viejas ciudades italianas. La vivacidad de sus pobladores, el trajín afanoso de la vida contemporánea, la circulación ávida de los turistas, al amasar un contraste, no hacen más que destacar con plenitud la presencia serena, quieta, imperturbable de un aire remoto. Al recorrer alguna de sus calles se tropieza con el orgullo de la Catedral, la gracia de las Basílicas de San Zeno, de Santa Anastasia, del Arco de Gavi. Pero apenas abandonado el trepidar de la Piazza Erbe, puede surgir una señal que aquiete el tiempo de la dimensión misteriosa de la muerte. Así la tumba de los Scalígero, con su verja de hierro y el encaje de piedra que corona su breve capilla. En ese lugar el pulso de la ciudad parece aquietarse en un latido más profundo. Alejándose un poco más, antes de que empiece esa campiña italiana prodigiosamente presente en el fondo de los cuadros de los grandes retratistas del siglo catorce y quince, se alzan hacia el cielo de un azul purísimo los sombríos cipreses, testigos que en su mudez siempre mencionan, aun en mitad de los jardines más sonrientes, el misterio esencial de la muerte.

Viniendo del artificio deslumbrante y único de Venecia, Verona nos resulta austera. No es que las fachadas de sus palacios cuadrados fluyan hacia nosotros como un enjuiciamiento o una admonición. La sensación de austeridad, más bien, nace del despojamiento que se rehúsa a todo abalorio. Así la escalera de la Raggione o el interior de San Zeno. En cierto instante de su contemplación, nos cuesta admitir que por las losas anchas de esas calles hayan circulado gentes vestidas con

Por ULYSES PETIT DE MURAT

Para AUTOCLUB
Fotos de Jaime G. Font



Nada importa que se niegue que sea ésta la tumba de Julieta. Todo el mundo acude a contemplar su hueco vacío, hecho realidad por la tradición romántica.

el color en llamas que hemos visto en determinadas evocaciones de la ciudad, como la que surgió, viviente, ardorosa, en la versión en colores de *"Romeo y Julieta"* realizada por Castellani con pompa inusitada y en las múltiples versiones de la obra inmortal, puestas en escenas en Londres, en Nueva York, en México y Buenos Aires. En México, la desdichada idea de un joven director que quiso introducir alguna innovación, haciendo aparecer un relator vestido con saco azul y pantalón gris, al estilo de Oxford, mostró por contraste la riqueza de fábula de las vestiduras antiguas. Vistas en los museos, nos hacen comprender cómo es verdad la afirmación de que el auténtico lujo, aquél que nacía de lo inesperado, de lo único, de lo original y personal, ha muerto en nuestros días. Los hombres y mujeres, con esos atuendos, parecían seres de otro mundo más irreal y brillante que el nuestro, tal y como los describe en sus ensoñaciones evocativas de las nobilísimas Guermantes, Marcel Proust.

El mundo de Julieta

Pero en otros momentos, poco a poco, todo el mundo fabuloso de antaño vuelve a resurgir en nuestro pensamiento, ante la provocación de un mármol bellamente tallado, una estatua policromada, un púlpito de trabajo minucioso, el remate o la cornisa de un palacio y sus múltiples ventanas, ahora ciegas, ahora como párpados caídos, pero que antes —adivinamos— se abrieron a la fiesta del color, de la alegría popular o cortesana, de las justas de caballeros, del indolente desfilar de damas encumbradas.

Todo, misteriosamente, nos conduce, por cualquier camino que tomemos, al mundo de Julieta. También está Romeo, se me dirá. Pero yo no sé si hay peregrinos que buscan los rastros del amante desdichado. En cambio, ¿quién no inquiere por la tumba de Julieta? Aquí el mito cobra su contorno final. Nada importa la negativa de los eruditos historiadores. Niegan ellos, heladamente, la posibilidad de que haya una tumba de Julieta. Pero todo el mundo acude a contemplar, calladamente, la tumba designada como tumba de Julieta por la tradición romántica.

¿Es necesaria la presencia real de un puñado de cenizas? ¿Unos huesos pequeños, un poco de cabello adherido al cráneo breve y perfilado, todo el trabajo tenebroso de la muerte en complicidad con el tiempo, añadirían algo? Creemos que no. Las generaciones que se han sucedido en la piadosa, enternecida costumbre de acercarse a la tumba de la adolescente no van a descubrir, como Hamlet enloquecido en el ardor de la suprema pregunta, la respuesta o el pretexto en los restos de lo que fue un ser viviente. Ya han descubierto o presentido, por lo menos, la presencia del amor. Saben por intuición que el Dante proclama la última estrofa de la Divina Comedia: *el amor mueve el sol y las demás estrellas.* Saben que el misterio del amor es quizá más profundo, más alucinante, que el misterio de la muerte. De la visión de la tumba de Julieta no se llevarán por las calles de Verona una muerta. Al contrario. Al mirar hacia los balcones, la sentirán de nuevo palpitar en la espera de Romeo. Al dirigirse a Santa Anastasia, seguirán los pasos hacia la confesión de Julieta y su casamiento secreto.

Aquí, en Verona, el mito vence a la historia; la poesía a la crónica añeja, a los papelotes que signan una imposible sabiduría. Y por los jardines de Verona vuelve a soltarse de nuevo la infancia de Julieta. A la vuelta de un recodo se aparece mágicamente crecida, con esos quince años que la llevan al amor. Cualquier adolescente de Verona, que al pasar provoca un blanco vuelo de palomas, parece revivirla. Y ni siquiera en su tumba, está muerta. Su tumba es el testimonio final de un amor que no termina, que vuelve a nacer bajo cada luna, amparado en las piedras y los parques y las callejuelas tan tiernas, tan dulcemente melancólicas, tan enamoradas, de Verona. •

Una tosca flecha de madera indica que ahí está la "Tomba di Giulietta". Los peregrinos, en cambio, no buscan los rastros del amante desdichado.



Mientras todos aumentan, LOZAPLAT realiza rebajas efectivas en todos los artículos, ofreciéndolos a precios más bajos de costo de fabricación.



Compre por juegos a precios de mayoristas, a CREDITO sin anticipo, sin recargo, únicamente a socios de Capital Federal y Gran Buenos Aires.

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR
UNICA DIRECCION
CORRIENTES 2699
T. E. 89-9321, 88-2882

Para envíos al interior remitir 5°/o para embalaje contra giro postal

---

PORCELANA VERBANO
MOD. MARGARITA
JUEGO COMPLETO 12 PERSONAS **$ 12.900**

BATERIA DE COCINA
ACERO INOXIDABLE
importado
12 Pzas. **$ 5.900**

GAMUZA
Inoxidable
MOD. EMBAJADOR
Juego 109 Pzas.
$ 11.900

HARTFORD
JUEGO COMPLETO 12 PERSONAS **$ 4.200**

6 JUEGOS PARA 12 PERSONAS
1 Jgo. PLATOS "Hartford"
1 Jgo. LUNCH "Hartford"
1 Jgo. TE "Hartford"
1 Jgo. CAFE "Hartford"
1 Jgo. CUBIERTOS "Gamuza"
1 Jgo. COPAS SONORO
TODOS EN MARCAS DE PRESTIGIO
LAS 152 PIEZAS
$ 9.800

PORCELANA TRANSPARENTE MAGDALENA
85 Pzas. **$ 6.900**

JOHNSON
INOXIDABLE
Juego 101 Pzas.
$ 6.900

JUEGO DE COPAS
MOD. **BACCARAT**
74 Piezas **$ 7.800**

JUEGO DE COPAS
MOD. **SAN CARLOS**
Sonoro
74 Pzas. **$ 5.900**

WOLFF
Totalmente Importado
INOXIDABLE
101 Pzas. **$ 7.500**

PORCELANA ALEMANA BAVARIA
85 pzas. **$ 19.000**

PLATA LAPPAS
Inoxidable
MOD. **LANTEL**
101 Pzas. **$ 10.500**

GUADIX
Inoxidable importado
101 Pzas.
$ 5.700

VISON
ACERO Inoxidable importado
101 Pzas.
$ 3.900

LA RUTA A LA GRAN ISLA

(El autor agradece profundamente a sus compatriotas fueguinos, pioneros infatigables y visionarios, los útiles elementos de juicio que aportaron para la confección de este artículo, y confía en que fructifiquen sus esperanzas y aspiraciones, que son comunes a todos los argentinos).

Por CESAR C. CARMAN

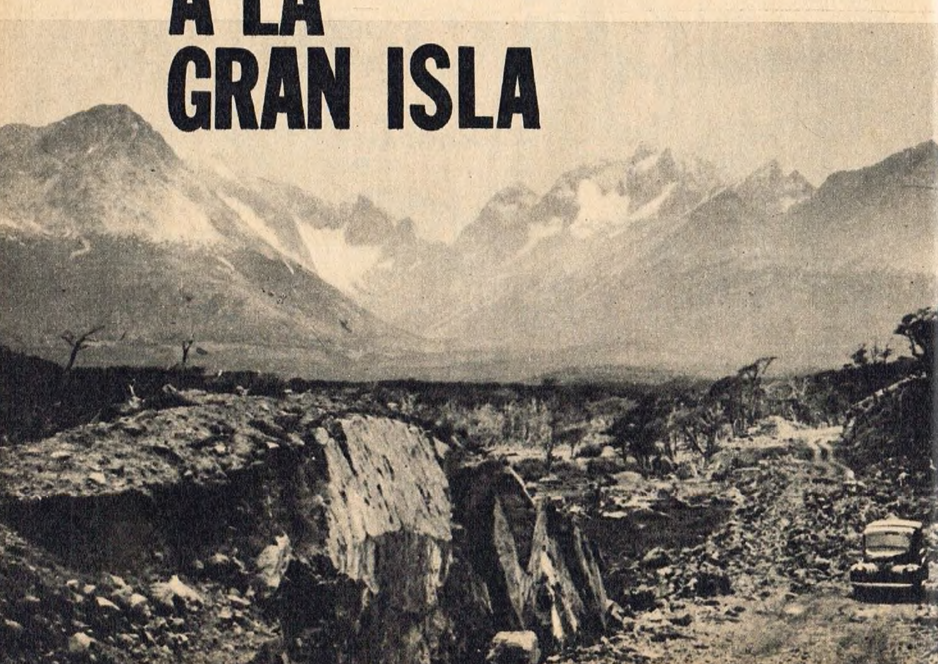
EN Abril de este año que ya termina, una delegación del Automóvil Club Argentino encabezada por el autor de estas líneas como su presidente, recorrió, por aire y por tierra, los caminos de la Patagonia. Llegamos inclusive hasta la Gran Isla del Fuego, atravesamos su cordillera y visitamos sus dos ciudades: Río Grande, sobre la costa atlántica, y Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, sobre el Canal de Beagle, a más de 3.200 kms. de Buenos Aires.

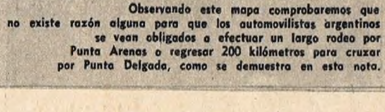
Un viaje de estudio

No se trató de una excursión turística; pero su finalidad esencial —aparte de la inauguración de Estaciones de Servicio del Club, realizada con gran satisfacción de los automovilistas, y de otras actividades conexas que fueron cumplidas—, consistió en el examen directo, sobre el terreno, de los problemas que atañen al turismo en toda la región meridional de la República y, naturalmente, se estudió las posibilidades de promover la curiosidad de argentinos y extranjeros para conocer —y admirar— las indescriptibles y no bastante conocidas bellezas y atractivos de esa tierra, continental e insular, por muchos motivos fabulosa.

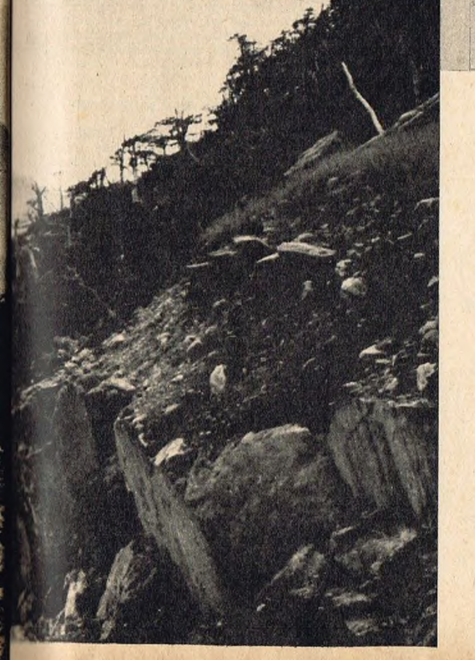
En artículos y comentarios sobre ese viaje, publicados en una edición anterior de esta revista, se ha tratado de transmitir a los lectores una impresión de los lugares, de la idiosincracia de sus habitantes, de su actividad; es decir, se ha intentado reflejar una imagen de esa tierra y de sus gentes, cuyo conocimiento anticipa una reconfortante visión del porvenir. Pero pensamos que el tema merece ser abordado una y otra vez, enfocándolo desde diversos ángulos. Para justificar este criterio, basta recordar —y creemos que es rigurosamente exacto—, que la inmensa mayoría de la población argentina apenas si tiene una vaga idea de lo que son y de cómo son la Patagonia, la Tierra del Fuego y las islas del Archipiélago; más grande aún es la cantidad de los que jamás han puesto sus ojos en una roca o en un cerro sureño, si se exceptúa Bariloche y sus alrededores.

En los párrafos que siguen vamos a evitar toda generalización. Nos referimos concretamente a un problema especialísimo que se va haciendo cada vez más agudo y cu-





Observando este mapa comprobaremos que no existe razón alguna para que los automovilistas argentinos se vean obligados a efectuar un largo rodeo por Punta Arenas o regresar 200 kilómetros para cruzar por Punta Delgada, como se demuestra en esta nota.



ya solución se hace más perentoria, a medida que la Patagonia y, particularmente, Tierra del Fuego se van convirtiendo —y así sucede, como es notorio— en objetivos posibles de las corrientes turísticas nacionales y extranjeras: ese problema consiste en facilitar el acceso a la Gran Isla por los automovilistas. Creo firmemente que cuando encontremos la solución adecuada, habremos puesto en movimiento una de las palancas más poderosas y eficaces para el progreso del extremo Sur de nuestro país y, probablemente también para el más rápido poblamiento de esas regiones aún semidesiertas y que están abiertas a la noble ambición de quienes saben ver el porvenir.

Una ruta extraña

En el mapa que ilustra este artículo se destaca en línea gruesa el itinerario que inevitablemente debe seguir hoy el automovilista que desea llegar con su automotor al sector argentino de la Tierra del Fuego. Estamos hablando, claro está, de los automovilistas argentinos que, a lo largo de la Ruta Nacional Nº 3, resuelven continuar su excursión desde Río Gallegos hacia el Sur.

Como se puede ver, aproximadamente a los 66 kms. de la ciudad nombrada deben cruzar nuestra frontera meridional con Chile, en tierra firme. En seguida el camino continúa a través del suelo chileno, a cierta distancia de la costa del Estrecho, hasta alcanzar la ciudad de Punta Arenas, uno de los más importantes centros urbanos que poseen nuestros amigos. El recorrido desde la frontera hasta la nombrada localidad es de unos 200



kms. en cifras redondas. En Punta Arenas debe utilizarse una chata o balsa de transporte, que con cierta regularidad cruza las aguas del Estrecho de Magallanes (unos 40 kms. a esa altura), para continuar viaje por tierra desde la localidad de Porvenir, atravesando la sección chilena de la Tierra del Fuego hasta el pueblo de San Sebastián. En sus vecindades se cruza la frontera chileno-argentina en la Isla, para llegar a nuestra Bahía de San Sebastián (donde también tenemos una pequeña población de este nombre Desde aquí el camino costea el Atlántico hasta la ciudad de Río Grande, a partir de la cual se retoma la R. N. Nº 3, que va a atravesar la maravillosa cordillera fueguina, bordeando el Lago Fagnano, para arribar al final de nuestro viaje: Ushuaia, asentada a los pies de la sierra y sobre una de las bahías más hermosas de nuestras costas. El recorrido por tierra chilena desde Porvenir hasta nuestra frontera es de aproximadamente 160 kms.; desde el San Sebastián argentino, sobre la bahía epónima, hasta Río Grande, la distancia es de algo más de 80 kms. y, finalmente, desde Río Grande hasta Ushuaia —con excelente camino mejorado— el recorrido es de unos 240 kms. a través de uno de los más esplendorosos paisajes naturales que aún pueden verse.

El Convenio de Tránsito con Chile

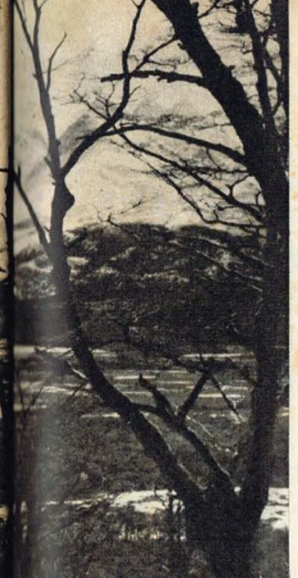
Según he dicho más arriba, el itinerario que acabo de describir someramente es el que, *sin poder evitarlo*, debe seguir el automovilista argentino que quiere llegar a nuestra Tierra del Fuego. No tiene otra alternativa, por una razón tan sencilla como abrumadora, como se verá en seguida.

El Convenio sobre Tráfico y Tránsito entre la República Argentina y la de Chile, actualmente en vigencia, estipula en sus 18 artículos, con minuciosa prolijidad, todos los requisitos que deben cumplir y las condiciones que deben llenar quienes se disponen a cruzar y atraviesan, en una u otra dirección, la frontera entre los dos países en ejercicio del *"tráfico privado"*, calificación que obviamente incluye a los altomovilistas, es decir, también a los turistas que viajan con su propio coche. En cuanto aquí nos interesa, dos cláusulas del Convenio deben ser destacadas: en primer lugar, el inc. d) del Art. 17, según el cual *"no se exigirá fianza a los coches afiliados al Automóvil Club Argentino* —y recíprocamente—, *tampoco a los que lo estuviesen al Automóvil Club de Chile, sino cuando transcurra un plazo de más de 90 días desde la fecha de entrada al país. Esta franquicia regirá sin perjuicio del tránsito con Carnet de Passages en Douane, que podrá ser efectuado en las condiciones y con las franquicias estipuladas para sus poseedores en dicho documento"*.

Todo eso es muy importante para los automovilistas-turistas asociados al Automóvil Club Argentino, por supuesto; pero aquí, y en cuanto se refiere al camino al Sur, entra a pesar la otra cláusula que antes mencionamos: el inc. m) del mismo Art. 17 ya citado, cuyo texto reza así: *"Las horas y rutas habilitadas para el cruce de la frontera por los vehículos matriculados serán establecidas de común acuerdo por las aduanas de ambos países."* Esto merece un comentario aparte.

Punta Arenas y sus franquicias

Por razones fácilmente comprensibles y que, naturalmente, no podemos objetar, nuestros amigos chilenos tienen el más alto interés en estimular el tráfico y tránsito hacia y a través de Punta Arenas. Bella ciudad, que, además, ofrece considerables franquicias aduaneras a las mercaderías procedentes del exterior, por vía marítima, que por eso mismo pueden ser adquiridas a precios muy bajos por los viajeros que allí llegan; lo que, dicho sea de paso, es uno de los más efectivos medios de promoción y atracción del turismo chileno hacia ésa, su región meridional. Esto se hace tanto más cierto y evidente, cuanto que la pertinente reglamentación de nuestros buenos amigos autoriza a los turistas que llegan a Punta Arenas desde el norte de su país, a adquirir bienes libres de derechos aduaneros en una proporción considerable, en relación con las expensas del viaje realizado. Anotemos que nosotros no procedemos del mismo modo para estimular el turismo a Río Grande o Ushuaia (ambos son puertos aduaneros libres), por ejemplo (apenas



te de Río Grande o Ushuaia, y de toda Tierra del Fuego, y esto podrían hacerlo en condiciones mucho mejores siguiendo una ruta distinta a la que hoy deben tomar: tan buena como la anterior, pero mucho más corta y con la forzosa trayectoria marítima mucho más reducida.

La alternativa

Si ahora volvemos a nuestro esquemático pero ilustrativo mapa, podremos insistir con nuestra opinión de que no existe razón alguna seria para que los automovilistas argentinos se vean obligados a efectuar ese largo rodeo por Punta Arenas y atravesar por ese punto los 40 Kms. de mar del estrecho, o regresar 200 Kms, para usar el otro cruce marítimo en Punta Delgada. En efecto, a partir de la línea fronteriza meridional de Santa Cruz con Chile, sólo habría necesidad de recorrer en tierra chilena continental los 40 ó 41 Kms. que median desde aquélla hasta la Estancia Kimiri Aike, y luego los 16 Kms. que separan este lugar de Punta Delgada, sobre la costa del Estrecho. Aquí éste tiene un ancho de sólo 3 ó 4 Kms.; es apenas un canal, con aguas relativamente mansas por eso mismo. El trayecto en lancha o balsa se hace en pocos minutos. Y en seguida, desde Espora —todavía tierra chilena, pero ya en la Isla—, existe un camino bueno que llega a San Sebastián, con una extensión total de 145 Kms., y otros 15 para llegar a nuestra costa atlántica. El resto ya es conocido.

Las ventajas y beneficios para los turistas argentinos que pudiesen utilizar esta alternativa en su itinerario sureño, apenas si necesitan comentario por lo obvios: la mitad del recorrido por tierra y menos de la décima parte por agua. Así, Ushuaia y Río Grande y toda la Tierra del Fuego argentina, se verían más próximas de la vocación turística de nuestros automovilistas, que, por lo demás, se va intensificando sensiblemente con el transcurso de los años. Y es casi seguro que nuestra gente se vería cada vez más tentada a intimar con el alma de los argentinos de Tierra del Fuego, a invertir sus ahorros, o por lo menos sus pesos libres, en la maravillosa región de

(Continúa en la pág. 176)

Su constitución de turba da al paisaje fueguino la característica de su color marrón rojizo, que contrasta con el verde de los bosques que hasta unos 500 metros cubren los faldeos montañosos.

se permite comprar por valor de $6.000.- m/n), pero ésta es otra historia.

En fin, lo que queremos destacar, en realidad, es lo siguiente: cuando el automovilista argentino, caminando hacia el sur, es decir, hacia la Gran Isla, llega a la frontera y la cruza por Monte Aymond, nuestros amigos le invitan cordialmente, esto sí, pero sin ninguna posibilidad de rehusarse, a viajar hasta Punta Arenas: no hay otra alternativa. En esta ciudad le ofrecen la balsa o chata para cruzar con su coche el Estrecho —los consabidos y bastante agitados 40 Kms.—, y ya se sabe el resto. Punta Arenas es el eje de la combinación. Desde luego, es difícil encontrar un turista que pueda quejarse de la hospitalidad de la ciudad.

Pero lo que nos interesa mucho, es que los argentinos vayan a conocer nuestra gen-



Este lago de espléndida belleza, el Roca, está ubicado en el distrito Lapataia, en el Parque Nacional Tierra del Fuego. Cerca de él se halla, ya listo, un moderno hotel.



Vista parcial del Hotel Lapataia, a 20 kilómetros de Ushuaia. En el lago hay unos patos de la zona, de alas rudimentarias que les impiden volar alto, y que dejan una estela de espuma en las aguas.



A la salida de Atenas, rumbo a la Argólide, en el Peloponeso, vemos algunas iglesias con mosaicos bizantinos. Ahí está la isla de Salamina, y es la bahía donde se dio la célebre batalla del mismo nombre, en la que Temístocles venció a la escuadra persa. El auto sigue veloz su carrera. Aquel lago que espejea a lo lejos estaba consagrado a Venus. Aquella ciudad es Eleusis. Huertos de Olivos. Copas de los olivos, color de plata sobre el verde del césped. Altas Acrópolis, como pirámides naturales —promontorio de roca— truncadas. Allí, en aquella ciudad que apenas se ve en el horizonte, fueron los misterios de Eleusis. Pasa, augusta, la sombra de Esquilo por nuestra memoria. Siguen los olivares plateados. Por momentos, a la izquierda, el mar. A la derecha, montañas. El camino sube y el motor del coche jadea. Siempre, a derecha e izquierda, olivos y más olivos. De pronto, a la derecha, la antigua Megara del siglo XVII. Ciudad grande, blanca y derramada hacia la derecha. A la izquierda, acantilados, rocas. Y el mar. A veces, una estrecha playa de arena.

Vamos acercándonos al istmo de Corinto. He aquí el canal. Una profunda y recta hendedura, y en el fondo —lo vemos desde un puente—, muy en lo hondo, la cinta brillante del estrecho canal, y navegando por él, ocupando casi todo su ancho, un barco. Antes de abierto el canal, las embarcaciones pasaban de un lado al otro del istmo, es decir, de un mar a otro, sobre rodillos de madera, sujetas por cuerdas de las que tiraban los hombres. Esta es la ciudad de Corinto. Allí se alza la Acrópolis. La ciudad fue destruida por un temblor de tierra en 1928, y reconstruida poco tiempo después. Ahora, por esa causa, no hay casas de más de dos pisos. Aquéllas son las ruinas de la antigua San Paul, y ésta la iglesia moderna. Es domingo y se realiza una ceremonia oficial en el templo. Banda de música y soldados con uniformes de día de fiesta. Y varias familias haciendo calle frente a la iglesia; los niños muy quietecitos, con las manos tiesas e inmóviles, enfundadas en los guantes blancos. Ya estamos en la ciudad. Casas de piedra —piedras grandes, informes, apenas blanqueadas, rústicas, parecidas a las casas de campo del sur de España. Cercos, también de piedras superpuestas, sin argamasa, como las pircas de nuestra Córdoba. Aquellas ruinas son las de un templo de Apolo. Apenas tres columnas corintias, muy bajas. Aquel otro templo es el de Venus, protectora de la ciudad. Restos de la antigua muralla. Cerramos los ojos, y desfilan, veloces, los siglos. Corinto, ciudad del lujo y los placeres, arrasada por los romanos en el siglo II. Vuelta a construir. Arrasada siglos después por el temblor de tierra que recordamos hace un momento. Entramos en el Museo. Sobre un pedestal, una cabeza de mujer. Nos quedamos largo rato mirándola, atraídos por la vida extraordinaria que fluye del viejo mármol, estropeado por el tiempo. Bajo la frente parece que vive el pensamiento. Los labios carnosos, son de una ternura inenarrable. Leemos la inscripción en la plaquita: *"Cabeza de Safo"*. Pocas esculturas nos han impresionado en la vida como ésta. Y seguimos mirándola, un rato largo más. En el resto del Museo, mosaicos romanos del año 400 a. J. C. Anillos y joyas, cruces griegas. Vasos y ánforas más antiguos aún, con decoraciones geométricas. La momia de un atleta, acurrucada en el fondo de la vitrina con tapa de cristal, los vasos de aceite y las espátulas que usaban para friccionarse el cuerpo, al alcance de la mano esquelética, ya quieta para siempre. Afuera, por todas partes, ruinas romanas sobre ruinas griegas. A la izquierda, sobre el campo verde, las siete columnas dóricas de otro templo de Apolo. Las ruinas, a ras de tierra, de un mercado. Esta es la tribuna de los oradores, desde donde San Pablo habló a los corintios, y estos dos recintos contiguos, el lugar donde los oradores descansaban y se preparaban antes de los discursos. Compartimientos bajo tierra, con tinajas enormes de barro rojizo, algunas casi intactas. Salimos por los Propileos hasta la calle del Aquerón, de unos seis kilómetros de largo, flanqueada de estatuas a ambos lados, por la que se iba del mercado al puerto de Corinto. Por aquí, junto a esta fuente, anduvo Diógenes, buscando con su lámpara al hombre. Ahora, otra vez, el campo, las verdes colinas, los paisajes que recuerdan, a cada momento, a Corot. Arboles, rocas, un rebaño de ovejas blancas, con la cabeza negra, y el pastor, alto, enjuto, tocado de ancho sombrero, con el largo capote y el alto cayado en el que se apoya para caminar. Aquí están Teócrito, y Garcilaso, y toda la bucólica que embelleció luego, deliciosamente, la vida de príncipes y plebeyos.

Corrientes, aguas claras, cristalinas,
árboles que os estáis mirando en [ellas...

canta Garcilaso, y creemos que es su voz dulcísima la que oímos aquí, al pie de estas laderas arboladas, entre estos pastores y estas ovejas de es-


Antes de dejar Atenas, rumbo a la Argólide, en el Peloponeso, llevamos en la retina una impresión panorámica de la ciudad vista desde la Acrópolis

IMPRESIONES DE UN VIAJE A GRECIA

LA ARGOLIDE. DELFOS. LA ISLA DE CRETA

(SEGUNDA NOTA)

Por FERMIN ESTRELLA GUTIERREZ

Para AUTOCLUB

tampa. Ahora atravesamos las calles de un viejo caserío. Casas de grandes piedras irregulares, blancuzcas, con techos de antiquísimas tejas españolas, acanaladas, oscuras y rotas por el tiempo. Naranjos verdes cargados de naranjas amarillo-rosadas. Valles verdes y zonas de tierra de color ocre fuerte. A lo lejos, montes de cimas nevadas. Olivos y cipreses. A la izquierda, ahora, altas montañas de piedra gris. La tierra, en este instante, es amarilla Nemea. Rocas redondeadas, sin aristas, esparcidas aquí y allá. Y las columnas de siempre, recortándose en el cielo. El tren de trocha angosta, diminuto por la distancia, cruza por un terraplén dejando tras de sí la negra estela de humo que arroja por la chimenea.

Lejos, la Alta Acrópolis de Micenas. Bajamos. Toda una civilización, de miles de años atrás, allí, a nuestros pies y frente a nuestros ojos. Este era el palacio de Agamenón, rey de Micenas en el siglo XII a. J. C. Entramos en la fortaleza por donde entraría victorioso, después de la guerra de Troya, entre las dos altas murallas de grandes bloques cuadrangulares yuxtapuestos. En frente, la Puerta de los Leones. Dos piedras verticales y, arriba, la enorme piedra alargada, y sobre ella, a los costados, formando triángulo, la efigie tallada de los dos leones sentados sobre sus cuartos traseros y apoyados de frente en una corta columna. Vemos pasar las legendarias figuras de Agamenón, de Menelao, de Elena. Evocamos el rapto de ésta

En las vivientes ruinas de los templos griegos parecieran hallarse presente en la contemporaneidad de su pasado esplendor los grandes poetas de nuestro corazón.

por Paris y la guerra de Troya. Aquí, como en las ruinas de Troya, trabajó el sabio Schliemann, y estas excavaciones en el recinto real, en la parte alta o Acrópolis —la ciudad se hallaba abajo, en el valle—, que tantas cosas revelaron a los historiadores, fueron obra suya. Desde la muralla vemos, abajo, el hondo valle, los olivos, las ruinas de la ciudad, entre ellas el Tesoro de Atreo, padre de Agamenón, y al fondo, las montañas. Siguen desfilando las sombras; Esquilo, Sófocles, Orestes, Clitemnestra, Ifigenia en Aulide. Agamenón entra al frente de su ejército, por la Puerta de los Leones. Oímos las trompetas triunfales y la gritería ensordecedora de la multitud, mientras los soldados barbados avanzan, entre el tremolar de las banderas y oriflamas multicolores, paso sobre paso, entre los dos muros de piedra de la entrada de la fortaleza. Agamenón, asesinado por el puñal de Clitemnestra. Este es el comentario real, y estas tumbas rectangulares, abiertas y vacías en el fondo de la gran excavación, las tumbas de los reyes y de sus parientes. Se encontraron en ellas varios esqueletos, pero no se sabe si alguno de ellos era el de Agamenón. En este recinto cuadrado, de alta cúpula circular, era donde se realizaba el culto de los muertos. Aquí se hacían los sacrificios; cerca, se sentaban los deudos del rey. Salimos del oscuro recinto, y escalamos unas rocas, y desde lo alto, desde donde estaba el palacio de los Atridas, nos quedamos un rato largo mirando, abajo y a lo lejos, el enorme escenario, sin personajes ahora. Sólo las verdes islas de los olivares, y las piedras, siempre las piedras, esparcidas entre las malezas como mudos testigos de otras épocas.

Esta ciudad es Argos. Aquélla su Acrópolis, o *"clara roca"*, según la etimología. Muy alta. Fortificada. Abajo, a la izquierda, el cementerio. Ciudad ahora de unos tres mil habitantes. De tierra fértil en su contorno. Las aceras angostas. Casas amarillas. A la izquierda, naranjos cargados de naranjas enormes, brillantes como pequeños soles entre el verde oscuro de las copas. Y más adelante, a la derecha, Tirinto, y sobre una base rocosa no muy alta, a unos veinte metros sobre la superficie del suelo, la Acrópolis de la antigua Tirinto. Murallas ciclópeas como las de Micenas, y aun más imponentes que éstas, que Pausanias comparó, en cuanto a tamaño, con las Pirámides de Egipto. Tirinto, la legendaria, cuyo nombre resuena ya en las más antiguas mitologías. Las murallas parecen datar del siglo XIV a. J. C. y fueron restauradas hacia el año 1200 antes de nuestra era. Subimos a las ruinas del Palacio, en la Acrópolis fortificada. Sólo los cimientos de piedra. Y frente a los propileos, el Megarón, el recinto principal del palacio, precedido de un pórtico y de un vestíbulo.

Ahora, Epidauro, con el santuario de Asclepios y el famoso teatro de piedra. El culto de Asclepios —el Esculapio de los romanos, dios de la medicina— llegó a su apogeo en el siglo V a. J. C., y de esa fecha son los principales edificios, hoy en ruinas, los baños y las salas de reposo para los enfermos que iban a consultar al sacerdote, el serpentario, el teatro —la afluencia de personas al templo y a las consultas era enorme, y de ahí este lugar de esparcimiento—, el mejor conservado del mundo y el de mejor acústica, a cuyas últimas gradas subimos, como en tiempos de Asclepios, bajo una fina lluvia invernal, deseosos de comprobar dicha acústica —alguien, en el centro del circular escenario, en lo hondo, movió el resorte de la máquina de fotografía, y oímos el golpecito con toda nitidez—; los jardines, cubiertos ahora de rotos mármoles, etc. Al salir del teatro, el Museo, y luego, los vastos espacios.

Después de Epidauro, Nauplie. También con su Acrópolis y la fortaleza rodeándola, subiendo y bajando la muralla de piedra por la montaña. Nauplie. La montaña y la vieja ciudad, sobre el mar. La Venecia del siglo XVI. El mar Egeo, azul violáceo, magnífico y brillante como un mar de ensueño, ahora, allá abajo, rompiéndose en la extensa y combada costa de la bahía. Y cerca de la costa, en mitad de la bahía, la pequeña isla de Bonzi, hoy transformada en hotel. Arriba, entre el mar y la montaña, la *"citadella"* o fortaleza —el fuerte Palamede—, con su lienzo de muralla casi intacto que sube y baja según el terreno, su caserna, su torre, hoy en ruinas, su poterna, sus paseos de ronda. Nauplie, que fue de 1928 a 1834 la capital de Grecia, se extiende abajo, al pie de las estrechas escaleras de piedra disimuladas entre las casas que trepan por la montaña, por las que hay que descender desde los hoteles principales, que están en alto, o desde la fortaleza. No olvidaremos nunca el sendero, recorrido bajo una fina lluvia, entre la montaña de granito, alta, a nuestra izquierda, y el mar, visto a nuestra derecha, a través de los árboles y matas que bajan violentamente, como despeñándose, hasta la orilla, muy en lo hondo. Un mar, ya lo dijimos, casi irreal de tan bello, que se extiende, luego, muy a lo lejos, hasta un confín que las nubes y la niebla del atardecer hacen aún más bello o irreal.

De Atenas a Tebas, camino ahora de Delfos. Tebas, la poderosa capital de Beocia, que un día osó disputarle a la aguerrida Esparta la hegemonía de Grecia. Fundada, según la leyenda, por el fenicio Cadmas, tiene hoy muy pocas cosas que ver. La preceden, y siguen después de ellas, varias villas pintorescas. Casas blancas entre el follaje verde, de un verde tierno. La gran torre franca, de principios del siglo XIII. Un pastor, con sus ovejas y su cayado, subiendo el valle. Luego, el monte Parnaso, cubierto de nieve. Y más adelante, Livadia, donde, según la

leyenda, se encontraba la fuente de Mnemósine (la memoria) y la de Leteo (el olvido) y Arachova, y San Jorge, lugar este último donde se luchó en la guerra de la independencia.

Ya estamos en Delfos, hoy una pequeña villa de montaña. En la antigüedad, lugar donde se levantaba el famoso santuario de Apolo, al que consultaban los griegos todos sus problemas. En Delfos hablaba Dios (Apolo) a los hombres por medio de la pitonisa, sentada sobre un trípode, sobre una hendedura de la que se observan emanaciones que ponían en trance a la sacerdotisa. Delfos afecta —ya lo dijo Estrabón—, la forma de un anfiteatro, encerrado por su parte de atrás por altísimas montañas rocosas, hendidas en dos por un profundo y angosto desfiladero. En el centro de este inmenso anfiteatro se levanta el templo de Apolo, hoy sólo unas columnas truncas. Nada más tétrico, más impresionante, más lleno de misterio y de fuerza, que este extraño lugar. Allí está el estadio o la pista donde se corrían las carreras, con su extensa gradería de piedra a un costado, para los espectadores; en el centro el lugar para el rey, y del otro lado, la honda lejanía del valle; allí, abajo, a la derecha, el gimnasio, allí el teatro de piedra, por cuyas graderías, que ahora nadie ocupa, suben la hiedra y las plantas salvajes. Esta es la Marmaria, inmenso depósito, al aire libre, de blancos mármoles rotos. Visitamos el Museo, iluminado con luz cenital, rico en piezas valiosas; recordamos el magnífico Antinoo, el amigo de Adriano, la cabeza baja, los dos brazos cortados; la noble cabeza de Plutarco, el bigote y la barba rizados enmarcando la boca de labios gruesos y apretados. Y a la derecha, al pie de las dos inmensas moles de piedra negra, imponente desfiladero que parece conducir al infierno; fresca y cristalina, derramándose por la piedra vertical, la fuente Castalia, la fuente de la eterna juventud, cuya agua bebimos en el cuenco de la mano, mientras nuestros ojos siguen, en lo alto de la montaña inhóspita, el vuelo en círculos de dos águilas.

En vuelo ahora a Creta, la isla lejana y legendaria, cuna de la más antigua civilización indoeuropea, la llamada civilización minoica, o del rey Minos, su hipotético fundador. Las ruinas de los palacios reales. El trono de piedra de Minos. La entrada del legendario laberinto. El auto atraviesa ahora la isla, de norte a sur, de Iraklion, la capital, hasta Festos. Valles y montañas. Viñedos. Campos verdes y paisajes idílicos, que el auto atraviesa veloz. En aquella aldea, un blanco caserío en una hondonada, entre montañas, Vergeri, nació el gran poeta Kazantzaki. Visitamos una escuela próxima, de niños pequeños, adonde tal vez concurrió el poeta de niño. A la salida de clase, en el gran patio, plaza con árboles, los niños nos siguen hasta el auto, levantándose las carteras escolares y saludándonos, sonrientes.

Otro día viajamos por el borde norte de la isla, entre la montaña y el mar, hasta San Nicolás. Una bahía hermosa, lugar de veraneo para los habitantes de Iraklion. Con grutas, naturales y artificiales, bellos paseos, enramadas y multitud de pequeños barcos que cabecean ahora sobre el agua un poco movida de la bahía.

De vuelta a Iraklion, queremos ir hasta la tumba de Kazantzaki. Subimos hasta lo alto de la muralla. En pleno bastión, dominando el contorno —la montaña, el mar, el vacío infinito—, la tumba, una piedra rectangular un poco levantada del suelo, y una cruz a su cabecera. Y en la piedra, grabadas, estas palabras suyas: *"No espero nada. No temo nada. Soy libre."*

¿Por qué, si no somos griegos, si no corre por nuestras venas, que sepamos, una sola gota de sangre griega, sentimos esta emoción tan honda a la hora de dejar definitivamente este país? En él vivieron —y viven todavía, éste es el gran descubrimiento que acabamos de hacer en nuestro viaje, la contemporaneidad de su pasado esplendor—, los poetas de nuestro corazón, Homero sobre todo. En él nació el teatro como

PASA A LA PAGINA 176

UN REMATE DE GANADO EN PLE



El campo se va modernizando y ahora en las avionetas viajan hombres de bombachas

Por SIXTO PONDAL RIOS — Para AUTOCLUB

EN el variado círculo de mis amistades figuran varios ganaderos que pertenecen, como es natural, a las corporaciones de criadores de las distintas razas bovinas. Dichas corporaciones cuentan en Buenos Aires con locales confortables, en cuyos restaurantes se sirve, como es lógico y casi obligatorio, una carne excelente. Así pude comprobarlo repetidas veces, a través de amables invitaciones de algunos ganaderos amigos que se dis-tinguen por su buen diente.

Una de esas sociedades de am bilidad llegó al grado de admitirm como socio. La idea partió de un c nocido estanciero que es miembro la comisión, con el que me une vínculo de muchos años.

—*Pero yo no tengo toros* —come té—. *No soy ganadero...*

—*¡Pero sos consumidor!...* —rep so, ante la risueña aprobación de l presentes, señalando el suculen *"chateaubriand"* que cubría mi plat

Pocos días después me comuni por teléfono que mi solicitud hab sido aceptada. Justamente, esa misma noche debía com con varios amigos en el local de la corporación. Cuan llegué, el portero me preguntó, abriendo el libro de sitas:

—*¿Por quién viene invitado hoy, señor Pondal Ríos?*

—*Por mí mismo. Soy socio...*

Momentos después, mientras tomaba un whisky en



bar, vi que aparecía el portero y comenzaba a dar vueltas a mi alrededor, como si deseara hablarme. Por último se decidió.

—*Perdóneme, señor Pondal Ríos, pero por su nombre no figura en la lista de socios. Tal vez figure por sus estancias*...

Entre las risas de los presentes, se oyó decir a alguien:

—*Es más fácil que lo encuentre por el nombre de sus obras*...

Pocos días después se repitieron las amables bromas cuando les mostré la carta donde me comunicaban que había sido aceptado como socio, y que terminaba así: *"no dudamos de que sus profundos conocimientos en la materia serán muy útiles para el mejoramiento de la raza a cuya cría hemos dedicado nuestros afanes"*.

—*Esto hay que arreglarlo* —comentó uno de los presentes.

—*¿Cómo?* —pregunté.

—*Muy sencillo. Cuando haya un buen remate, te comprás un toro y lo criás en mi estancia*...

Y ése fue el pretexto para organizar un viaje a uno de los establecimientos de mi amigo, en ocasión de que otro ganadero del grupo, que no estaba al tanto del proyecto, realizaba un remate en la localidad de Juárez.

La pampa con la cara limpia

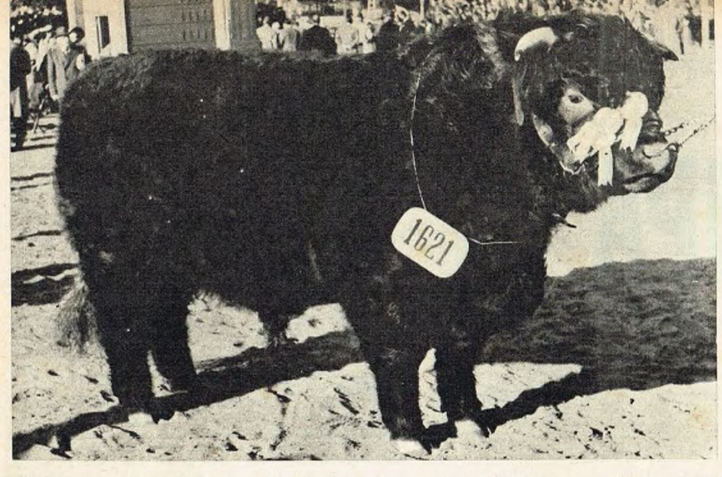
El viaje lo realizamos por la ruta 3, que debe ser la más larga del país. Yo la recorrí hace tiempo en algunos tramos de Chubut y Santa Cruz y, más al sur, ya en Tierra del Fuego, entre Río Grande y Ushuaia, que es donde muere, creo que a la altura del kilómetro 3.200. Pero los primeros 400 kilómetros de esa ruta, que son los que recorrimos en este viaje, ofrecen una perspectiva muy distinta del paisaje patagónico. Acababa de llover abundantemente y el aire y el paisaje estaban limpios, como si por la atmósfera hubieran pasado un limpiaparabrisas. A derecha e izquierda del camino, y hasta perderse en el horizonte, se extendía el ondulante mar de los sembrados, donde se mezclaban los verdes tonos más diversos, pero todos igualmente brillantes. Y hundidos en aquella exuberancia, macizos y estatuarios, se alzaba la masa imponente, a la vez cuadrada y redonda, de los *Aberdeen Angus*, de los *Shorthorn*, de los *Hereford*, rumiando lentamente la prodigiosa e inagotable fertilidad de nuestra pampa.

Sonreí satisfecho al recordar que ese verdadero milagro de la naturaleza se extiende por leguas, hacia los cuatro puntos cardinales, hasta abarcar una extensión de casi un millón de kilómetros cuadrados, donde la capa de humus depositada por los siglos tiene un espesor que varía entre uno y tres metros. Por algo nuestra pampa figura entre las tres grandes praderas naturales del mundo.

Cuando uno recuerda cosas como ésta, se siente plenamente optimista con respecto del porvenir. Pero también se siente algo avergonzado de las generaciones presentes, pues conseguir que ande mal un país semejante, es casi una obra maestra.

Una estancia funcional

La estancia de mi amigo puede servir como ejemplo de lo que es el campo actual. La casa es cómoda y confortable, hecha con criterio funcional, como una *"máquina para*



Sea cual sea su raza, Aberdeen Angus, Shorthorn o Hereford, los toros macizos y estatuarios que después lucirán su estampa en Palermo, rumian la prodigiosa e inagotable fertilidad de nuestra pampa.

vivir". No hay lujos ni paqueterías, pero proporciona abundantemente todas las satisfacciones que exige la vida moderna. Me hizo recordar, por contraste, otras estancias que conocí en mi juventud, donde uno se moría de frío en medio de los mayores refinamientos.

Fue un placer recorrer los potreros, perfectamente alambrados y con las pasturas adecuadas a los distintos destinos. En algunos de ellos corrían y saltaban los potrillos de carrera del haras. En otros, cientos y cientos de *Aberdeen Angus* seleccionados, luciendo la abundancia de su carne bajo el pelaje negro y brillante, matemáticamente repetido, como si aquellos hermosos animales llevaran uniforme...

Por último, recorrí la casa de los peones y comprobé que éstos gozan de las comodidades esenciales. ¡Qué distinta de algunas casas similares que vi en otros lugares y otros tiempos! Indudablemente, se progresa... Cuando comenté el punto con mi amigo, éste me informó que cada día son más numerosas las estancias donde los peones ya no envidian a los toros.

Es decir, donde no sólo se persigue el mejoramiento de la raza bovina, sino también la comodidad de la raza humana.

El sueño del campito propio

Y llegó el momento del remate, que se realizó en un amplio local levantado junto a la ruta 3, es decir, al borde del asfalto. Después de un opíparo almuerzo que culminó con el asado más exquisito que he comido en mi vida, el martillero y sus ayudantes subieron a un camión y comenzaron a recorrer los distintos corrales, deteniéndose delante de cada uno.

—¿Qué valen estas vaquillonas de pedigree?

—¿Cuánto ofrecen por este lote de vacas puras por cruza?

—¿Qué dan por esta hacienda general en magnífico estado? Con opción a los dos lotes siguientes...

—Dieciocho mil...

—Veinte mil...

—Veinticinco mil...

Las voces del rematador y del público eran tapadas de tanto en tanto por el motor de una avioneta que descendía en la pista contigua a los corrales, trayendo a los interesados desde muchos kilómetros de distancia. Era curioso ver carretear los pequeños y modernos aparatos detrás de la silueta de los peones, que habían caído al remate luciendo sus mejores pilchas criollas.

Evidentemente, se progresa...

Cuando la danza de dinero sobrepasó los veinticinco millones, dando un promedio suculento por cada ejemplar, miré con más respeto a aquellos preciosos animales y comprendí muy bien que no sean solamente los ganaderos los que anden por el aire, sino también el precio de los bifes.

—Bueno..., ¿qué toro comprás? —me preguntó mi amigo.

Moví negativamente la cabeza. Estaba pensando que sería lindo esperar un poco más y comprar unas cuantas vaquitas y arrendarle un potrero a un amigo, a fin de que las visitas al campo no sean en el futuro en calidad de simple curioso, sino también para ver crecer los terneros... Siempre hay un momento en la vida del hombre en que sueña con el campo. Unos dicen que eso ocurre cuando las cosas del campo marchan bien. Otros, cuando uno empieza a ponerse viejo.

Prefiero que sea por lo primero. •

I CAMINOS

Los caminos argentinos, que ya están, esperan un asentamiento de cultura capaz de estimar el aporte de belleza que realizan y la inédita levedad espiritual que suscitan.



CAPITULO sabroso de una nueva historia argentina será el dedicado a los caminos. Se trazan sobre la tierra sin medida, sin tiralíneas, sin papel milimetrado. El pie del hombre y el casco del equino rayan el desierto, huellan las colinas, chapalean el lodazal. Desorillan leguas y jalonan islas de poblaciones escasas. Luego las acercan en comunicaciones desiguales y espaciadas.

La huella antecede a la senda y se hermana a la vereda. Cuando lleguen los carros, marcarán los carriles, y la indiada galopante con los rastros de sus abigeatos y la cola de sus lanzas, cruzará el suelo pampeano con rastrilladas famosas. Leguas estiradas desde el Salado a los Andes.

Por esas huellas, senderos, carriles y rastrilladas se trabajó de a caballo —con la carreta y sus tres yuntas de bueyes babeantes; con la galera y sus diez o doce reyunos, flacos y suspirantes—, lentamente, pacientemente, valientemente, la república.

El federalismo fue simple cuestión de caminos. Nació en el aislamiento de las poblaciones. Cada una se las vio a solas con sus necesidades y sus peligros. Los hermanos quedaban siempre distantes y el camino hacía ilusoria la ayuda convenida o retardaba el consuelo por lo que pasó. El país se recuadró

PAISAJE ARGENTINO

CAMINOS Y PIEDRAS

Por **BERNARDO GONZALEZ ARRILLI**
Para AUTOCLUB

en cien ínsulas, repartiendo su unidad, porque entre los pueblos se arropó el desierto y la cinta de los caminos ondulaba lerda y vacía por un espacio de semanas o de meses. El indispensable unitarismo viene atrasado por eso. Aunque ya todo cambió y el federalismo se convierte en un espectro político y en un ausente real, por más que permanezca dando tema al discurso insubstancial y a la queja telegráfica.

El camino lo hizo el caballo sobre la llanura asustadora, y la senda, la mula en las cuestas, y las rastrilladas, el vacuno, y los carriles, la rueda.

Después vendrían las paralelas del riel sobre el pedregullo del balasto, y luego el neumático de los automóviles rodando sobre caminos de asfalto. Hasta que cruzó el espacio el pájaro mecánico. Sin que termine la historia de las sendas, porque



Todo es camino. "Yo soy el camino", le dijeron a los hombres un día lejano. El camino está en el centro o en el borde, pero está. Espera al caminante. Por el camino se va siempre y alguna vez se vuelve.



hay tantos caminos como caminantes, y los caminantes, descubridores de paisajes, aristocratizan su minoría. El paisaje no fue manjar de muchos, y sus cualidades vienen descubriéndose de a poco e inventándose con lentitud, por lo menos, como significó Ortega y Gasset, hasta que poetas y pintores los formaron en épocas de cultura. Una historia del paisaje diría que Europa *"ha sido una invención romántica"* y que la linda actitud humana que *"convierte un pedazo de tierra en la idealidad de un paisaje"*, comienza en el siglo XIX.

Argentina superabunda en paisajes no descubiertos todavía por carencia de lirismo. Pero los caminos, que ya están, esperan un asentamiento de cultura capaz de estimar el aporte de belleza que realizan y la inédita levedad espiritual que suscitan.

Unos caminos son sendas reducidas, y otros son avenidas anchurosas, con paredes de piedras y telones de horizontes.

Toda la pampa es camino. Lo apunta el hilo del alambrado. Pero entre montaña y cerro, el camino está hecho por paredes de piedra, el borde de los precipicios o la orilla de los ríos. El hombre pone su planta donde la piedra, el árbol o el agua se lo autorizan. No queda mucha opción ni hay lugar a voluntad, ni asomo de capricho. Hay que seguir el trazado de los siglos, la línea del desconocido ingeniero que anduvo moviendo montañas y quebrando cumbres hace cien o doscientos millones de años —como quien no quiere la cosa—, en la enorme dimensión del paisaje y la ínfima proporción del que viene a gozarlo o sufrirlo. Porque el paisaje montañés se goza o sufre, según sea el instante, la circunstancia y el personaje. Sólo el camino se concierta en indiferencia el día que el hombre sabe correrlo sin ojos para mirar el dibujo de los troncos y el garabato de las ramas, la forma de las hojas y el colorido de las flores. Feliz el hombre que logra andar estos caminos de maravilla sin quedar prendado de ellos. Quejoso, ya para siempre, de la ausencia y la lejanía, aquel que se detuvo a contemplar los verdes múltiples y los ocres varios, entre el estruendo de colores de las piedras al fondo y la hondura inversa del cielo, con poca nube y mucho azul.

•

Todo es camino. *"Yo soy el camino"* le dijeron a los hombres un día lejano. El camino está en el centro o en el borde, pero está. Espera al caminante. Por el camino se va siempre y alguna vez se vuelve. Porque el camino no está hecho al lado de los pueblos para el retorno. Por lo menos en los pueblos nuevos, donde cada día debe comenzarse un camino flamante, no recorrido todavía y que siempre lleva lejos. La vida es camino, como el amor, el deseo, el sueño y la realidad. Se camina desde antes de empezar a caminar y se camina un trecho más después de quedar las piernas quietas. Todo es camino. Unos caminos son sendas reducidas y otros son avenidas anchurosas, con paredes de piedra y telones de horizontes. Se ansía un camino que tenga verde vegetal y azul de espacio. Pero el camino que el hombre hace en verdad es aquel que conduce a sí mismo, como en toda parábola dichosa; se parte de la puerta de la casa de la vida, se gira en rededor buscando rumbo, y cuando se acierta con el camino, el regreso es triunfal: uno vuelve a sí.

Todo es piedra. Todo se hace con piedra. La catedral y la capilla, el paso que acorta el sendero, la pirca del corral, el asiento y la tumba.

II PIEDRAS

Piedras sueltas en lo alto de la montaña, fijas en el corral de las cabras, en la tapia huertana, en la puerta de cardón de la capilla.



LOS hombres de la llanura no siempre sospechan la presencia de la piedra, ubicua, severa y túrgida. El caballo, la vaca, la oveja de la planicie pastosa, muelle y fina, no saben qué es buscar por los rincones pedregosos la hierba escasa y dura, dada en briznas. La piedra está presente en el suelo, en las paredes del cerro, en el cauce semiseco de los ríos. Se da soberbia, rugosa, inamiga, tomando colores mates, ferruginosos, enojados, en las faldas montañosas; durante tiempo incontable se desparrama en los valles, se vierte en las abras, se cuela por las veredas, con abundancia de derroche. Se pule, redondea y suaviza en los lechos sin agua de las venas temporales, las que se enfurruñan con el frío y se en-

crespan en el verano, corriendo en serpenteo sin fin visible; barulleros, entrechocando, los guijarros con ruido útil a las viejas agoreras y a los viejitos miedosos que trasladan al prójimo las pesadillas de sus respectivas desventuras.

Todo es piedra; todo se hace con piedra; la catedral y la capilla; el paso que acorta el sendero, la pirca del corral, la pared del rancho, el mortero grande para romper el maíz y el mortero chico para majar el ajo oloroso y el ají picante; la taza para los votos a los dioses menores que dan la felicidad o la quitan; el horno del pan y la cuja del descanso; el asiento y la tumba. Todo es piedra. Hay un arte indio para ir sobreponiendo una piedra sobre otra, construyendo un tapial, levantando una pared, y hay un arte mestizo para buscar y encontrar la piedra-china que la honda proyecta a distancia con puntería para herir o matar al adversario, para sujetar al vacuno dándole en las guampas, para derrengar a un perro toreador. La piedra multicolor y multiforme, desde la pequeñita no

La piedra se pule, redondea y suaviza en los lechos sin agua de las venas temporales, las que se enfurruñan con el frío y se encrespan en el verano.



s grande que un grano de anís, que igual puede servir para la mezcla ñilera que para enhebrar en collares vistosos, hasta el pedrón gigan-co que nadie explica qué cataclismo geológico trajo desde la alejada es-ación cordillerana al valle quieto.

iedras sueltas en lo alto de la montaña, fijas en corral de las cabras, en tapia huertana, en la puerta de cardón de la capilla, en los límites de la ca, en el túmulo recordatorio. ¡Piedras! Y el hombre y la mujer y los nguitos, copiando el color frío y la tosquedad pedrera; las manos de pie- tostada por el sol de los milenios, las caras con arrugas terrosas y el rar como esas piedrecillas parecidas al ágata, que se encuentan por pura rte entre el reguero de aluvionales minerales, igual que ojos de gatos nteses perdidos en una inmensidad, desde el primer choque de los mun- ¡Piedras! •

NUEVAS NORMAS EN LOS CAMPAMENTOS SAN CLEMENTE DEL TUYU Y MAR DE AJO

Fijóse un límite máximo para carpas y estadías

La Comisión Directiva del A.C.A. ha fijado un límite máximo de 250 y 150 carpas o casas rodantes, en los Campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, respectivamente, con una estadía, también máxima, de 15 días por asociado. Dichos límites tendrán vigencia durante los meses de enero, febrero y marzo.

Los interesados deberán efectuar sus reservas directamente en la Oficina de Pesca, Recreos y Campamentos, en la Sede Central de la Institución, de lunes a viernes en el horario de 12 a 19 horas, a partir del 1º de octubre de cada año. En la oportunidad de efectuar su reserva, el asociado deberá abonar la suma de $ 1.500 en concepto de "Derecho de piso" por el período correspondiente, haga o no uso de la totalidad de los días en él comprendidos.

Los derechos por "invitado" o "vehículo adicional", serán abonados directamente en el respectivo Campamento.

Los períodos que se han establecido para hacer uso de las referidas instalaciones del A.C.A., son los siguientes para el año 1965: 1º) 1º al 15 de enero; 2º) 17 al 31 de enero; 3º) 2 al 16 de febrero; 4º) 18 de febrero al 4 de marzo; 5º) 6 al 20 de marzo; 6º) 22 de marzo al 5 de abril.

Durante las fechas indicadas, el asociado podrá instalar una sola carpa o casa rodante. Asimismo, los socios que se encuentren acampando durante el mes de diciembre, deberán hacer abandono de las instalaciones el día 31 de dicho mes, salvo el caso de que hubieran reservado lugar para el primer período del mes de enero; en cuanto a los que efectúen su reservación para el último período del mes de marzo, podrán continuar haciendo uso de las instalaciones sin limitación alguna. En ambos casos deberán ser abonados los importes a que hubiere lugar. Por último, se recuerda a los interesados que para utilizar los campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, *es indispensable* presentar la documentación correspondiente a "Derecho de piso", que se obtiene haciendo la reservación de acuerdo con el procedimiento indicado más arriba.

EL A.C.A. OFRECE ALOJAMIENTO EN PUNTA DEL ESTE

El A. C. A. ofrece a sus asociados alojamiento en el moderno *MOTEL CHIBERTA* de ese renombrado balneario uruguayo.

Se trata de departamentos exteriores con capacidad para tres y cuatro personas, con baño privado, heladera eléctrica, agua caliente, además de servicio de mucama y reposición periódica de ropa de cama y de baño, guarda coche cubierto gratis, servicio de cafetería y restaurante.

Se indican distintos planes de alojamiento que estimamos interesantes.

DICIEMBRE

Alojamiento en departamento:

para 3 personas:	15 días	$ 12.000
" "	30 días	" 20.000
para 4 personas:	15 días	" 14.000
" "	30 días	" 24.000

Pensión completa, por día y por persona (desayuno, almuerzo y cena) " 425

Media pensión, desayuno, almuerzo o cena ...... $ 265

TEMPORADA 1965
ENERO A MARZO

Alojamiento en departamento para tres y cuatro personas.

Por día y por persona, *con desayuno* .... $ 690

Pensión completa, por día y por persona (almuerzo y cena) .... " 530

Media pensión (almuerzo o cena) .... " 320

Nota: Los menores de siete años pagarán el 70 % de los precios estipulados.

Otra: No se cobran porcentajes ni laudo.

Los pedidos de reservaciones podrán efectuarlos los señores socios en las oficinas de *Viajes y Turismo* de la Casa Central, La Plata, Mar del Plata, Córdoba, Catamarca, Santa Fe, San Miguel de Tucumán, San Carlos de Bariloche y San Juan.

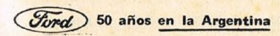


Hace ya 2 años

que Ford Motor Argentina lanzó su famosa garantía 12/20 (12 meses ó 20.000 km.) para el Falcon. Hoy esta garantía, no sólo por el período que abarca, sino por la amplitud de su protección, continúa siendo la que otorga al Falcon la ventaja de ser el único vehículo fabricado en el país con el respaldo más amplio para sus compradores.

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD



Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

EL EQUIPO TECNICO DEL GOBIERNO INFORMA SOBRE LA LABOR CUMPLIDA

EN conferencia de prensa, altos funcionarios del equipo técnico gubernamental efectuaron el análisis de un año de labor y expusieron los planes de obras y servicios públicos a cumplirse en plazos ya determinados.

"Desde que asumimos esta responsabilidad, expresa el informe del ingeniero Ferrando, hemos procurado orientar, coordinar y promover las tareas de las distintas secretarías y empresas, y el resultado de ese esfuerzo es una política coherente y eficaz en materia de obras y servicios públicos."

El secretario de Obras Públicas, doctor Miguel Angel Martínez, informó que las obras programadas de ejecución inmediata alcanzan a 25, por un valor de 7.500 millones de pesos, y beneficiarán a Buenos Aires, Capital Federal, Córdoba, Entre Ríos, Jujuy, Mendoza, Río Negro y Tucumán. Además, se han aprobado 33 obras con un presupuesto de 2.800 millones de pesos, para instalación de servicios y realización de mejoras en Buenos Aires, Capital Federal, Córdoba, Corrientes, Chubut, Mendoza y La Rioja.

Se hallan en construcción los elevadores terminales en Puerto Mar del Plata y Rosario, para 75.000 toneladas, y las plantas de silos en Pergamino (Buenos Aires) para un almacenaje de 75.000 toneladas. Se han iniciado también los trabajos del elevador terminal de Puerto Rosario, en Santa Fe, y en Puerto Nuevo, Buenos Aires. Las obras proyectadas tienen un presupuesto, en conjunto, de 1.800 millones de pesos. Entre ellas figuran el elevador terminal de 50.000 toneladas en Pto. Ingeniero White y la ampliación de las instalaciones de embarque y recepción por camiones del elevador terminal de Puerto Quequén, así como el elevador terminal de 25.000 toneladas en Puerto Concepción del Uruguay, Entre Ríos.

La Secretaría de Comunicaciones, a cuyo frente se halla el doctor Antonio Pagés Larraya, informó también minuciosamente sobre la labor desarrollada en el primer año de actuación, destacando que se habilitaron 118 nuevas dependencias en todo el país; 16 fueron elevadas de categoría y está en trámite la creación de otras 63 dependencias, y concretada últimamente la instalación de 5 estafetas en librerías de la Capital Federal. Con la instalación de oficinas análogas en sucursales del Automóvil Club Argentino y en destacamentos militares, más el aumento de buzones, se habrá aproximado sensiblemente el servicio al usuario.

En lo relativo a la Secretaría de Transportes, el ingeniero Pedro G. Fleitas destacó que se está logrando una recuperación en los servicios ferroviarios. Los pasajeros tuvieron mejor atención, y las cifras revelan que ha habido un incremento también en este rubro.

Resulta, asimismo, digna de destacar la labor cumplida por la Dirección Nacional de Turismo, que ha suscripto convenios con las provincias; ha realizado la Primera Exposición Nacional de Turismo, y ha aumentado considerablemente la afluencia de veraneantes a las colonias de Chapadmalal y Embalse Río Tercero. En la primera de las nombradas se produjo una diferencia a favor, con respecto a la temporada anterior, de 9.901 personas, y en la segunda, de 13.508. La ratificación de los convenios provinciales posibilitó la ayuda de la D.N.T. a sus similares del interior, para obras de interés turístico, por 230 millones de pesos. En la Unidad Turística de Embalse, con la asistencia de representantes de siete países, Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay, Perú, Bolivia y la Argentina, quedó formada la Asociación Regional de Turismo del Cono Sur de América, que procura convertir el turismo en auxiliar de la economía de los pueblos, reeditando la beneficiosa experiencia de países de Europa y América.

Esperamos que el plan enunciado y las obras en ejecución lleguen pronto a feliz término, y confiamos en que no sufra más dilaciones la puesta en marcha de un plan orgánico de grandes construcciones camineras, que tanto necesita el país para poder entrar en una franca etapa de desarrollo. •

Los conceptos y opiniones vertidos por los colaboradores de AUTO-CLUB en sus artículos firmados, no expresan necesariamente el pensamiento de la Dirección de esta revista.

¿QUE OFRECE EL A.C.A. A SUS SOCIOS?

El Automóvil Club Argentino presta a sus socios numerosos servicios y beneficios que, en muchos casos, no son suficientemente conocidos. AUTOCLUB estima cumplir con su labor informativa al enunciar seguidamente su detalle e importancia:

AUXILIO MECANICO: 210 unidades para el servicio de auxilio mecánico gratuito durante las 24 horas del día, en radios y zonas preestablecidas.

228 ESTACIONES DE SERVICIO en todo el país, en funcionamiento, entre propias y adheridas. Además, otras 25 a construirse en el interior y 3 monumentales más en Capital Federal con dependencias sociales.

SERVICIO DE PREVISION

Seguro de Automotores: Robo o hurto. Incendio (total o parcial). Destrucción total por accidente. Indemnización por muerte. Responsabilidad civil hacia terceros; lesiones o muerte a personas. Daños materiales a cosas.

Seguro de Vida Colectivo: Sin examen médico; hasta $ 1.000.000, según edad; doble indemnización por muerte en accidente. Indemnizaciones adicionales por accidente. Beneficio por incapacidad total o permanente.

Préstamos con Ahorro Previo: Para compra de automotores. Adjudicación a plazo fijo. *Subsidio por Fallecimiento:* A consecuencia de accidente automovilístico, $70.000 (incluido en la cuota social).

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL. Reserva de pasajes (en el país y en el exterior). Organización de excursiones. Alquiler y ventas de automóviles para su entrega en el exterior. Documentación internacional para automóviles. Permiso internacional para conducir. Reserva de bodegas. Trámites aduaneros. Documentación personal. Visaciones.

TRANSITO — TRAMITES MUNICIPALES. Registro de conductor. Renovación. Registros de conductor para turistas y temporarios. Permiso de tránsito. Certificados del Tribunal de faltas. Patentamientos; extravíos de chapas; patentamiento provisorio; habilitación, cambio y habilitación de motor; cambio de rubro; cambio de categoría. Constancia de pagos de patentes (duplicado de recibo patente, certificado de libre deuda (motores). Transferencia de vehículos. Faltas municipales. Trámites en la provincia de Buenos Aires.

PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS: 1.300 publicaciones de planos y esquemas de rutas sin cargo. Guías y cartas de turismo a costo muy reducido, con una tirada anual que supera los tres millones de unidades.

CASAS COMERCIALES ADHERIDAS. Con descuentos especiales.

PESCA — RECREOS Y CAMPAMENTOS: Laguna Chascomús, Luján, Punta Chica, Timbués (sobre la ruta nacional Nº 11), Mar de Ajó, San Clemente del Tuyú, Villa Carlos Paz (Cba.), Punta Lara, Balneario Alfar, a 1,5 Km al sur del Faro Punta Mogotes. Pesca deportiva: Recreo "Laguna de Chascomús" (alquiler de botes).

BIBLIOTECA: Con servicio de fotocopias de libros, revistas, manuales.

ACTIVIDADES CULTURALES: Concurso de pintura y fotografía. Ciclos de disertaciones. Proyecciones de documentales.

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO.

ASESORIA JURIDICA.

ASESORIA TECNICA, sobre problemas de automóviles y tránsito.

RESTAURANTES Y CONFITERIAS, en los pisos 9º y 10º de la sede central y en las principales estaciones del interior.

PELUQUERIA, en la casa central, y en las estaciones de servicio de Rosario, Tucumán, Córdoba, Mendoza y Mar del Plata (durante el verano).

RED DE RADIOESTACIONES: Servicio de radio en camiones de auxilio mecánico y en varias filiales.

REVISTA "AUTO CLUB": De automovilismo, turismo e informaciones; se envía, SIN CARGO, a todos los socios.

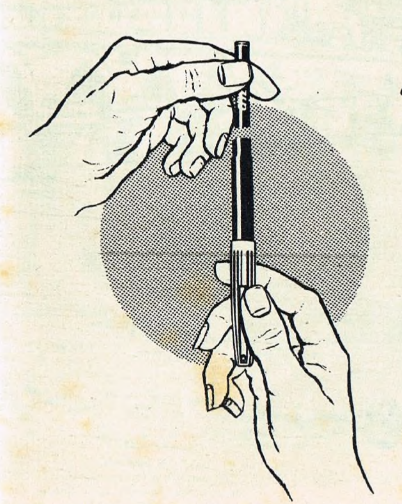
VENTA DE AUTOMOVILES: En pública subasta, por intermedio del Banco Municipal de la ciudad de Buenos Aires (sin cargo para el socio vendedor).

ESCALA DE CUOTAS SOCIALES QUE REGIRA A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 1965

APROBADO POR LA ASAMBLEA DE DELEGADOS DEL 25 DE NOVIEMBRE DE 1964

CATEGORIAS DE SOCIOS	Socios que ingresen a partir del 1º de enero de 1965.		IMPORTE DE LA CUOTA MENSUAL					
	Cuota de ingreso	Cuota Mensual	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1964	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1963	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1961	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1946	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1936	Socios ingresados antes del 1º de enero de 1936
	m$n	m$n	m$n	m$n	m$n	m$n	m$n	m$n
PLENARIOS	1.000.—	350.—	350.—	320.—	290.—	270.—	250.—	240.—
ACTIVOS "A" CAP.	1.000.—	340.—	340.—	310.—	280.—	260.—	240.—	230.—
ACTIVOS "A" INT.	1.000.—	290.—	290.—	260.—	230.—	220.—	210.—	200.—
ACTIVOS "B"	1.000.—	170.—	170.—	150.—	130.—	120.—	120.—	120.—
ADHERENTES	1.000.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—	100.—

Ud. que es hombre de buen gusto necesita una SHEAFFER'S PFM



Sólo **SHEAFFER'S** *tiene esta pluma!*

Con el moderno sistema de carga, limpio e instantáneo a cartucho SKRIP SHEAFFER'S, máxima garantía del perfecto funcionamiento de las lapiceras **SHEAFFER'S**



En cada cartucho un mundo de palabras!

SHEAFFER

Packard Ralph Mengel S. A.
COMERCIAL INDUSTRIAL Y FINANCIERA

La historia de las primeras ermitas cordobesas se remonta a los tiempos del obispo Osio, en la tercera centuria. Durante los siglos XIV y XV, fueron muchos los cenobitas que habitaron los yermos de la Arrizafa y de la Albayda, antaño sembrados de jardines por la galantería y oriental munificencia de los Abderramén. Más adelante, huyendo de la vida, demasiado fácil, de la llanura, poco a poco los solitarios fueron trepando la montaña; y finalmente, el piadoso Francisco de Jesús obtuvo en 1699 la propiedad del cerro llamado de la Cárcel, donde con la ayuda de sus hermanos consiguió levantar hasta trece ermitas. Y ahí están, según las dejó su fundador: pequeñas, aisladas, blancas y defendidas por una tapia que ciñe un perímetro de catorce fanegas. Vistas desde Córdoba, parecen ropas interiores puestas a secar; la tapia, zigzagueante, alba también, una resquebrajadura de la sierra azul.

Varios excursionistas salimos de la ciudad a las ocho de la mañana, y, dejando a la derecha el barrio de la Merced (el barrio de los toreros, donde Rafael Molina, *"Lagartijo"*, dio su nombre a una calle), avanzamos por una carretera flanqueada de olivares. Unos, marchamos a pie; otros, los comodones, van en burro. Vibra de júbilo el paisaje bajo el sol estival. Cantan los pájaros. La tierra es roja. Sobre el inmenso turquí celeste. Sierra Morena alza sus jibas oscuras, diríase que una procesión de camellos cruza el horizonte.

El merendero del Brillante quedó atrás, y el camino, fieramente arrugado por las lluvias, se empina y retuerce como una humareda.

Pasamos ante la finca *El reposo*, de la cual se murmura una historia negra. Más arriba, a nuestra derecha, aparece la huerta de Los Arcos. Un bosque de naranjales la rodea, y la fronda verde, acribillada de naranjas doradas, es llamativa y bella como la cola de un pavo real. Contorneamos el tajo que sirve de atalaya al Sillón del Obispo, y empezamos a subir la trocha. No hay atajo que, con su dureza, no nos cobre en fatiga el tiempo que la comodidad de las carreteras nos hace perder. Los borriquillos avanzan en zigzag para esquivar el tiro de la cuesta. Los que vamos a pie, so pretexto de admirar el paisaje, nos detenemos a cada momento para, sin tener que declararnos cansados, recobrarnos un poco.

Reportaje al hermano Mateo

Es mediodía cuando llamamos a la puerta de la Congregación de ermitaños. Varios mendigos esperan allí la hora conventual de *"la sopa"*. Un cenobita, el hermano Mateo de Jesús Sacramentado, sale a recibirnos. Nuestro inesperado arribo le deja impasible; no le contraría; tampoco le alegra. Ni una sonrisa en



La historia de las primeras ermitas cordobesas se remonta a la tercera centuria, cuando los solitarios, huyendo de la llanura, fueron trepando a la montaña. Este puente romano de Córdoba fue testigo silencioso de tal emigración.

Las ERMITAS de CORDOBA

Pequeñas, aisladas y blancas parecen, desde la ciudad, ropa secándose al sol

Por EDUARDO ZAMACOIS

Para AUTOCLUB

sus labios pálidos, ni un relámpago de emoción en sus ojos, ni una inquietud en las hondas arrugas de su frente oscura y pequeña.

Para hablar con nosotros, el hermano Mateo ha escondido sus manos amarillentas en las mangas de su hábito. Es de mediana estatura y lleva las barbas descuidadas y crecidas; calza gruesas botas de cuero y cubre su cabeza un gorro de estameña. El traje, también de estameña parda, tiene el color de la tierra, la tristeza del barro. La voz del religioso es dulce, reposada, distraída, humilde.

El hermano Mateo camina a nuestra vida comienza a las dos de la madrugada. Suena la campana de la iglesia, y a su alerta nosotros respondemos tocando la campanilla de la espadaña que hay sobre cada ermita. A esa hora celebramos los oficios de la Virgen, tenemos maitines y laúdes, un rato de oración mental y la primera parte del Santísimo Rosario. A las cuatro volvemos a acostarnos, para levantarnos a las seis a rezar, oír misa y recibir la comunión. Seguidamente nos vamos a trabajar en lo que el hermano mayor disponga. A las diez y media tenemos la segunda parte del Santísimo Rosario, y a las dos de la

sigue—, los lunes, miércoles y viernes, de tarde, nos azotamos, mientras cantamos el "Miserere mei". Media hora dura el castigo. El almuerzo de la Congregación lo preparan en casa del señor capellán y del hermano mayor, y nos lo sirven por un torno; pero nuestra colación de la noche, la preparamos nosotros mismos.

El cenobita calla, como si su pensamiento, de pronto, se hubiera hundido en las tinieblas y riguroso silencio de su alma. Avanzamos por un estrecho caminar abierto entre dos líneas de cipreses añosos, enigmáticos, que parecen rezar. Al tér-



tro lado en tanto nos explica el empleo de sus días. La frecuencia con que se interrumpe prueba que su espíritu perdió en la soledad la costumbre de hablar.

—Somos —dice— *dieciocho hermanos y cada cual ocupa una ermita. Unicamente nos reunimos a la hora de la misa; los demás ejercicios religiosos los realizamos solos. Nuestra vida comienza a las dos de la madrugada...*

tarde, víspera y media hora de lectura. La labor en el campo continúa de tres a cinco. A esa hora, tercera parte del Santísimo Rosario, lectura y oración mental. A las nueve, antes de dormirnos, hacemos examen de conciencia.

El hermano Mateo habla sin levantar los ojos del suelo.

—Tres veces a la semana —prosigue—...

mino del sendero abre sus brazos una cruz. En el basamento, tras una reja, una calavera dirige hacia nosotros el pavor de sus cuencas vacías. Bajo ella habla una lápida; sus palabras son la voz del cráneo. Las oímos, nos punzan los ojos, corren como arañas sobre nuestra piel...

"Como te ves, yo me vi;
como me ves, te verás.

¡Todo para en esto aquí!
Piénsalo y no pecarás".

Los versos, aunque medianos, nos impresionan, tanta es la amargura de su sentencia. Nuestros pies se detienen; diríase que, un instante, la tierra tiró de ellos con una fuerza que no era la de la gravedad.

"Como te ves, yo me vi;
como me ves, te verás..."

Un mordiente deseo de saber, de escudriñar, se enciende en nosotros.

—*¿De quién sería esa calavera, hermano?*

Un leve ademán de desdén resbala por los hombros del hermano Mateo.

—*De un religioso.*

—*¿No sabe usted cómo se llamaba?*

—*¿Y quién sabe eso?*

Enfrentamos el cementerio, *"la orilla"* del perdurable silencio y de la eterna sombra. Es un jardinillo al fondo del cual hay doce nichos sin inscripciones, justicieramente iguales y mudos. Todos están ocupados, menos uno. Cuando éste se llene también, abrirán el que lleva más años cerrado, y los restos en él contenidos serán echados al osario. Veinte años, por término medio, tarda la muerte en dar esta vuelta.

El hermano Mateo mira las tumbas con ojos soñolientos y sigue adelante.

Pasa un tren

Recorremos la iglesia, provista de dos capillitas que dan al minúsculo edificio la forma de una cruz latina. Decoran las paredes un cuadrito de la Infanta Paz de Borbón, que representa la Fe, y varios retratos, entre otros el del marqués de Santaella y Villaverde, que donó a la Congregación todos sus bienes, renunció al mundo y falleció en la más austera penitencia. El cráneo que le servía de plato y de vaso se conserva aún. Un murmullo de angustia rompe el silencio; lo producen tres ermitaños que rezan de hinojos, la frente contra el suelo.

Cada ermita se acompaña de un huertecillo, junto a cuya puerta está el torno por donde el cenobita recibe la comida. La vivienda, de muros espesos, consta de una habitación adornada con cromos piadosos, que sirve indistintamente de dormitorio, de cocina o de taller. Aquellas paredes tienen la melancolía de un libro de oraciones; inspiran deseos de suspirar, de postrarse o de huir. Tristes como nichos, esas ermitas que levantaron la fe y el egoísmo de salvarse, esas ermitas llenas de reposo y de unción, donde la vida, inmovilizándose, hízose muerte, parecen ponerle a la Nada un prólogo blanco.

El hermano Mateo nos guía al Sillón del Obispo, desde donde se otea un soberbio panorama. A nuestro alrededor, y muy por debajo de nosotros, los montes cubiertos de encinares ofrecen una tonalidad fiera y oscura. En lo alto, el añil celeste y el oro del sol cantan su dúo inmortal. Al fondo, en la más remota lejanía, Sierra Nevada se dibuja impoluta como una novia.

El hermano Mateo de Jesús Sacramentado extiende un brazo. Su figura parda contrasta extrañamente, brutalmente, con el inmenso fondo azul,

—*Ahí va un tren* —murmura pensativo.

¡Un tren!... ¿Qué pensará de los trenes y de las distancias el hermano Mateo? ¿Qué sabrá de llegar y de irse, un hombre para quien cada día, cada hora, cada minuto, tienen la quietud de lo eterno?

Hay una pausa, una larga pausa, sahumada de calma y de luz.

—*Creo* —le digo para sondearle— *que en este retiro el obispo fray Ceferino González escribió varios capítulos de su "Filosofía Elemental"*...

El hermano Mateo vacila; el hermano Mateo ha oído hablar de fray Ceferino, pero no ha leído nada de él.

—*Parece* —responde— *que era un hombre de mucho talento*...

El temor a la vida

El hermano Mateo, no sabe nada, no ha leído nada; si le pidiésemos el concepto que le merece Santo Tomás y San Agustín, nos diría que fueron dos varones que le aventajaron en santidad, porque ayunaban más que él y sabían flagelarse mejor.

El desdichado lo ignora todo; su mundo mental termina allí donde alcanzan sus ojos. En cambio, habla de sí mismo largamente. Sabe resignarse con lo que tiene, desprecia los bienes terrenales y no cambiaría su oscuridad por la pompa de un rey. El, como sus hermanos, puede irse de allí cuando quiera, porque no es fraile y nada le obliga a reclusión y penitencia. Pero... ¿dónde estaría mejor?... Su verbo rústico y tranquilo es como una melopea sobre la serenidad del paisaje.

—*¿Qué ha sido usted en el mundo?* —le pregunto.

—*Trabajador* —contesta.

—*¿Y qué le movió a encerrarse aquí? ¿Fue algún desengaño?*...

—*No; yo no he tenido desengaños: es que Dios, un día, me tocó en el corazón*...

Nosotros hubiésemos querido tropezarnos, si no con un segundo Carlos V o un Raimundo Lulio, sí con algún caballero de ínclito entendimiento y preclaro linaje. Pero no; el hermano mateo es un analfabeto, al igual que sus compañeros. ¡Luego su fe no es producto del estudio, ni el fruto enlutado de una pena! ¡Luego, es un inconsciente!...

Es mediodía y la campana de la iglesia señala la hora de dar a los mendigos su colación.

Nos levantamos para irnos, y el hermano Mateo vuelve a marchar delante de nosotros, el paso lento, las manos perdidas en la amplitud de las bocamangas monacales. Otra vez caminamos bajo la oscuridad de los cipresales; otra vez el ánimo recibe la impresión de aquella calavera que, sin hablar, parece llamarnos; otra vez sufrimos la opresión de la Nada.

Durante largo rato nos acompaña del recuerdo del hermano Mateo. Sus frases de renunciación han dejado en nuestra carne una frialdad de sótano. Evidentemente, ese hombre no teme morir.

Pero, ¿será que no teme a la muerte, precisamente porque teme a la vida?...

CUANDO resolvimos la excursión a Mina Clavero, en Córdoba, dos cosas —nos dijeron— les resultarán muy interesantes: cruzar por la Pampa de Achala y visitar Cura Brochero. Así fue...

Tomamos el micro que nos llevó hasta Río Cuarto, pasando por el embalse de Río Tercero y después por el dique de Los Molinos. En todos estos lugares vale la pena detenerse, y gozar del panorama que allí es de una extraordinaria belleza, realzada con la gigantesca obra de los diques, que aprovechan la fuerza de los ríos. Pero nosotros, sólo estábamos de paso, aprisionados en un micro. Retuvimos para nuestro acervo, todo cuanto se podía ver durante las horas que el vehículo rodó por la carretera, hasta llegar a Córdoba capital.

Llegamos a la terminal y debimos cambiar de coche, ubicándonos en



UNA EXCURSIO

Es un centro de turismo simpático, agreste y sencillo

Por

MARIA ROSA QUIROS DE ORDOÑEZ

Para AUTOCLUB

otro más pequeño que debía cubrir el trayecto hasta Mina Clavero, pasando por la Pampa de Achala.

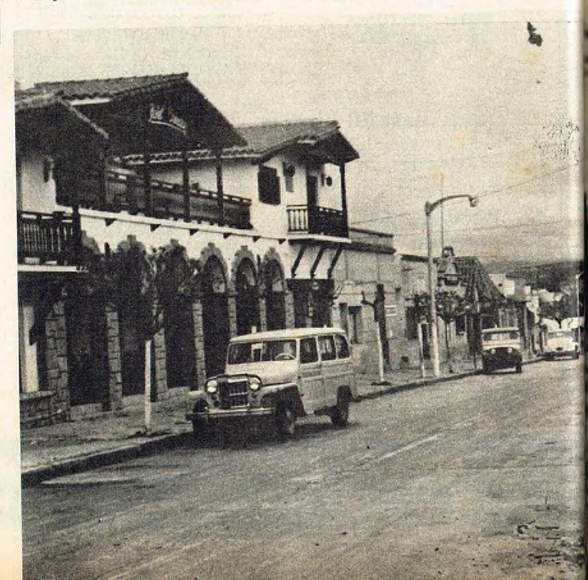
Caía la tarde, y ya en plena ascensión de la montaña, miramos hacia atrás por las ventanillas del coche, para ver la ciudad, que había quedado allá abajo, esfumada entre anaranjados, lilas y rosas, que el sol poniente teñía con *un degüello de soles*, como dicen los sentidos versos de Atahualpa...

El dique de San Roque parecía de juguete, lo mismo que los chalecitos apiñados a su alrededor, de paredes muy blancas y copetes de tejas rojas. Seguimos ascendiendo, y fue con pena que dejamos perder en el horizonte aquella maravilla dibujada por el crepúsculo.

La carretera se iba internando en la montaña, dando vueltas y revueltas entre alturas y precipicios. Alguien hacía oír su protesta. Les parecía muy angosto el camino. Puentes diminutos colgando sobre abismos que angustiaban, y que sólo pueden ser cruzados por un coche cada vez. Era emocionante.

Algunos viajeros sufrían mareos. Se apunaban; estábamos en plena Pampa de Achala. Allá arriba, hay un convento de religiosos que dejamos a un costado del camino.

Llegamos al hotel en Los Cóndores, un bonito lugar que algunos no pudieron disfrutar. Estaban moli-





La carretera se interna en la serranía cordobesa y de pronto se convierte en un tranquilo camino transitado por los sulkys de los pobladores lugareños.

De pronto, en una de las tantas vueltas, apareció Mina Clavero, metida en una hondonada cuajada de luces. Parecía estar allí, muy cerca; pero aún faltaban unas horas de camino.

Cuando arribamos, la consternación fue unánime: no había nada ni nadie en esa terminal de viaje, que nos la indicara como a una verdadera estación de ómnibus. Algunos pasajeros, desalentados, retomaron el micro, para seguir hasta Dolores. Nosotras quedamos allí, en medio de la calle, esperando no sabíamos qué. Habíamos organizado la excursión por nuestra cuenta y teníamos comprometido nuestro alojamiento de antemano; pero no pudimos encontrar el modo de hacernos conducir hasta la hostería. Era desconcertante, porque ese micro que llega de

MINA CLAVERO

dos. Tomamos un refrigerio, y seguimos viaje, ya con la noche encima. Esto hizo que se olvidaran alturas y precipicios y se abandonaran temores.



Córdoba, está sujeto a un horario preciso, y se supone que trae turistas. Descubrimos entonces, enfrente, la Dirección de Turismo. Expusimos nuestro problema, y allí, muy amablemente, nos ayudaron. En un croquis, ubicaron la hostería, pero en cuanto a un vehículo que nos trasladase, no se podía contar con ello. Algunos lugareños llevan a los pasajeros en sulkys, pero había sólo unos pocos que se alquilaban a los turistas para las excursiones. En ese momento, no estaban visibles, y resolvimos tomar nuestras valijas, y guiadas por las indicaciones de Turismo, llegamos a nuestro alojamiento. A la mañana siguiente, observando la cuesta que habíamos subido, nos descubrimos cualidades de alpinistas que ignorábamos poseer.

Después, nos enteramos que los pasajeros del tren que llega a Dolores desde Buenos Aires son trasladados a Mina Clavero por un colectivo que los deja en la puerta de sus respectivos hoteles.

Ríos y turismo

Mina Clavero resultó ser un centro de turismo simpático, agreste y sencillo. El río divide la ciudad por el medio. Un puente muy ancho sirve a la calle principal de paseo obli-

Una vista del centro de Mina Clavero, la importante localidad serrana de mucha nombradía por la excelencia de sus aguas.

gado, ya que los negocios más importantes, como también los cines, las confiterías, pistas de baile y toda clase de lugares de esparcimiento, están a lo largo de ella; algo así como la Calle Mayor de toda ciudad que despierta. Vendedores ambulantes y gentes que caminan ociosamente, la llenan de algarabía.

El río forma una pileta, por un pequeño dique que lo atraviesa y a la que acuden la mayoría de los turistas. Varios hoteles tienen escalinatas que llegan hasta el borde mismo del agua. Grandes espacios de césped recortado invitan a tomar el sol despreocupadamente y, en algunos sitios, una arena finita, oficia de playa. Más abajo, el río Mina Clavero, al encontrarse con el Panaholma, despierta la curiosidad de todo el mundo; algo que uno no puede explicarse, pues cuando se encuentran ambas corrientes, no se cruzan: cada una de ellas se desvía paralelamente, conservando el sentido de su curso. Nos quedamos horas y horas contemplando los dos ríos desde las barrancas, esperando que de un momento a otro se pudiera romper ese fenómeno permanente; pero allí seguían impasibles, deslizándose imperturbables, no sabemos hasta dónde; remontándose uno, y descendiendo el otro.

El río Panaholma se ensancha un poco más lejos, y forma una playa arenosa que se llama San Sebastián. Una bonita confitería entre un bosque de sauces, recibe a los turistas que en la tarde quieren disfrutar de música, bar y casa de té.

Un encuentro con la Historia

Fuimos a Cura Brochero, que está muy cerca. Allí el río Panaholma también es ancho y sereno. El agua es tibia y de un color rojizo, y dicen que tiene propiedades medicinales. En el mismo río se construyó una pileta. Allí se reúne gran cantidad de bañistas, que pasan el día bajo los sauces que bordean el agua.

Cura Brochero, con ser cabeza de partido, carece del bullicio que el turismo le ha conferido a Mina Clavero. Parece vivir con esa gravedad callada que concede la presencia permanente de las instituciones oficiales y judiciales. Se respira una paz patriarcal que predispone a meditar sobre su historia y aviva el deseo de conocer a su constructor, a través de sus reliquias. Todas las pertenencias del cura Brochero se guardan celosamente en el convento, convertido así en museo.

Decidimos visitarlo, pero las monjas realizaban su retiro espiritual de las carnestolendas y debimos esperar hasta la semana siguiente. La veneración y el respeto por la obra y la personalidad del sacerdote, está prendida en todos; consideran su obra como cosa propia, y la lucen ante los demás con orgullo.

Por fin pudimos visitar el museo. Parecería que aún alienta allí la fuerza del hombre que no se detuvo ante ninguna dificultad. Lo primitivo y lo modesto de los materiales con los que levantó su obra de coloso, obliga a la reverencia.

Las máquinas para hacer el pan, moler el trigo... La cama humilde, el pupitre, los hábitos...

De todo se desprende la voluntad que hubo, que creó, que luchó. Al frente de la casa, en la plaza, la estatua del Padre Brochero nos habla al corazón. Nos alejamos deseando volver, algún día. Siempre... •



¡INSISTO EN QUE HA COMETIDO UN ERROR AL COLOCAR LAS CHAPAS!



Juan Manuel Fangio, el doctor Garayzábal, el gobernador de Río Negro y el presidente del ACA, inspeccionaron la flotilla de diez camiones lista para partir hacia los caminos sureños.



Hace referencia a la importancia del convenio suscripto el titular del Ejecutivo de Río Negro, doctor Carlos Christian Nielsen. Aparecen a la izquierda el quíntuple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio, y a la derecha, el presidente del ACA, doctor César C. Carman, y el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, doctor José Antonio Garayzábal.

INTENSIFICA EL A. C. A. EL AUXILIO EN LOS CAMINOS DEL SUD

EN una sencilla ceremonia desarrollada el 27 de octubre, en horas del mediodía, se firmó entre la Dirección Nacional de Turismo, el gobierno de la provincia de Río Negro y el Automóvil Club Argentino, un convenio de fomento turístico a los lagos del sur. Asistieron a la misma, el titular de aquella repartición, doctor José Antonio Garayzabal, el primer mandatario rionegrino, doctor Carlos Christian Nielsen y altas autoridades nacionales y provinciales.

Por el acuerdo referido, se establece un servicio de auxilio mecánico de fomento turístico a los lagos del sur, que será atendido por el Automóvil Club Argentino. Diez camiones brindarán sus servicios a los viajeros, operando desde Santa Rosa, Bahía Blanca, Lihuen Calel, Río Colorado, Choele-Choel, Neuquén, Piedra del Aguila, San Martín de los Andes, Traful y Bariloche, reforzando así, los que prestan las 13 unidades que mantiene la Institución.

De este modo, el convenio firmado, de inmediata puesta en práctica, permitirá asegurar el acceso por automóvil a los lagos del sur, en un plan de amplias perspectivas.



Estos diez camiones de auxilio, brindarán sus servicios a los viajeros que recorran los caminos hacia los lagos del sur. Este plan de coperación con nuestra Institución constituye una verdadera conquista para el fomento turístico de esas zonas singularmente dotadas por la naturaleza.

DIALOGO SOBRE LA BELLEZA Y LA FEALDAD

Por L. DALMIRO SAENZ

Para AUTOCLUB

TENEMOS entendido, señor Sáenz, que usted conoce el país bastante a fondo, por lo que queremos hacerle una pregunta bien concreta: ¿Cuál es, a su juicio, el lugar más feo de la Argentina?

—Como todo lo importante de la vida, la fealdad y la belleza son cosas imposibles de definir. ¿Qué es algo lindo o qué es algo feo? Son preguntas que podemos contestar con nuestros sentimientos, instintos, con nuestras frustraciones, con cualquier cosa, menos con nuestra inteligencia, porque no existe ninguna fórmula de belleza o de fealdad.

Gauguin decía: *"Lo feo puede ser hermoso, lo bonito jamás"*. Yo concuerdo con él. Un paisaje simplemente bonito, no es más que eso; un paisaje realmente feo, puede despertar en nosotros una vibración estética tan fuerte que ya no nos animaríamos a llamarlo feo.

—Muy bien, pero, en cierto modo, podríamos decir que lindo es lo que cumple una función de agrado, y feo lo que no cumple una función de agrado. ¿No le parece?

—No. No estoy de acuerdo. Tomemos por ejemplo, los objetos manufacturados: un buque de pasajeros, que puede ser de las cosas más feas hechas por el hombre. Está hecho para producir agrado, no sólo físico sino estético.

En cambio, un remolcador, que sólo ha sido hecho con mentalidad funcional, es de los buques más lindos que existen.

Con los paisajes sucede algo semejante. Hay una parte de nuestra estética, que descansa en la funcionalidad.

—¿Y un paisaje, puede ser funcional?

—Sí, claro que sí; cuando una persona huye del calor, por ejemplo, no sólo huye del calor físico, sino también del calor mental, y el paisaje que busca, no sólo debe ser fresco, sino también parecer fresco. Por eso prefiere las grandes superficies de agua, a pesar de que, seguramente al bañarse, utilizará unos pocos metros cuadrados de esa superficie.

El hombre tiene momentos en su vida, en que necesita el ordenado, limitado y diseñado paisaje de una cancha de golf, y en otros momentos, la severa e ilimitada desazón de los desiertos.

—No me contestó todavía mi pregunta. ¿Cuál es el lugar más feo de la Argentina?

—Desde el punto de vista clásico, creo que lo más feo que conozco, es el Bajo del Gualicho.

—¿El Bajo del Gualicho?

—Sí, pasando San Antonio Oeste, camino a General Cone-

sa, no sé por qué, pero creo que es por la sensación agresiva de su falta de agua. Hay muchos leones por ahí, hasta el extremo que los leoneros (gente que vive de la caza del león) los cazan con bala 22. Supongo que dada la gran cantidad de disparos que hacen al año prefieren un calibre poco efectivo, pero económico.

Si uno se interna en el bajo pronto pierde noción de su ubicación; el monte tupido detiene constantemente la marcha del caballo trabando el usado recurso de confiar en su instinto para poder salir de ese mar espinoso y agresivo, que nos hace sentirnos el último habitante de la tierra.

—¿Qué otros animales hay?

—No vi ni chancho ni jabalí; pero recuerdo haber visto a un viejo sobre la mesa de la cocina unir municiones de escopeta con un alambre, por lo que supongo que sería para cazar chanchos, pues creo que este recurso sólo se utiliza para este animal.

Los perros que utiliza la gente son foscos y pesados; también he visto bastantes galgos.

Creo que la fealdad del Bajo del Gualicho reside en su falta de grandeza; no se nos impone, simplemente está ahí, como una mancha, manchando la otra gran mancha del desierto.

Como tantas otras partes del país, mantiene una forzada virginidad, como esas mujeres cuya virtud es consecuencia no de una decisión o circunstancia, sino de su fealdad. El Bajo del Gualicho no se defiende del hombre; simplemente no lo atrae ni lo provoca, ni fustiga su vanidad de conquistador, sino que está ahí al alcance de cualquiera, como una vieja herida del mundo ya cicatrizada, sin dolor, ni tamaño, ni importancia.

A LOS SEÑORES SOCIOS DE A. C. A.

DEBEN SER RESPETADAS LAS NORMAS SOBRE AUXILIO MECANICO

En razón de la frecuencia de los casos en que asociados que han solicitado servicio de Auxilio Mecánico no aguardan la llegada del mismo, motivando de este modo inútiles viajes de los respectivos equipos, y en vista de que dicho proceder perjudica notablemente a otros socios que esperan turno para ser auxiliados en el camino, recordamos a los señores asociados en general las disposiciones del artículo 10 del Reglamento del referido servicio, cuyo texto reproducimos: "Cuando el socio que hubiere solicitado el auxilio consiguiere, entretanto, salvar por otros medios el inconveniente, deberá comunicar telefónicamente el hecho a la dependencia donde efectuó el pedido, a los efectos pertinentes".

ESTACIONES ADHERIDAS EN PELLEGRINI, AMERICA Y CARLOS TEJEDOR, FUERON INAUGURADAS RECIENTEMENTE

También se puso en posesión de sus cargos a las autoridades de las filiales de 9 de Julio y América.

EL viernes 23 de octubre próximo pasado, partió de Casa Central una comitiva compuesta por el Esc. Roberto V. Vitale, vocal de la Comisión Directiva y Presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, el Auditor, Sr. Héctor Parma, el Gerente General don Domingo M. Armendáriz, el titular de la Sección Estaciones Adheridas, señor Osvaldo J. Calvo, el Inspector Rafael Coelier, a la que se agregó el inspector Regional Juan Fernández Suárez, llegando a las 12 horas del día señalado a la estación 9 de Julio, poniendo en posesión de sus cargos a las autoridades de la Delegación local, presidida por el Dr. Juan Angel Maldonado, acto que se efectuó en la sede de la Estación Caminera local del A.C.A.

Más tarde la comitiva partió hacia la localidad de Pellegrini, donde se realizó la inauguración de la estación adherida a la Entidad del mismo nombre, propiedad de la firma Bartomeo Hnos., a cuyo acto asistieron las autoridades locales, representantes de las fuerzas vivas y autoridades de Y.P.F., siviéndose en esa oportunidad un vino de honor y luego una cena, la que tuvo verdaderos contornos de fiesta.

La bendición de las instalaciones estuvo a cargo del cura Párroco Juan B. Lazaletta, hablando durante el vino de honor por el A.C.A. el Esc. Vitale, por Y.P.F. el Sr. Ghibesi, haciéndolo finalmente el Sr. Nicolás A. Bartomeo, en nombre de la firma propietaria. En ocasión de la cena servida hizo uso de la palabra el Intendente Municipal, Sr. Alcides Ferro, y por el A.C.A. el Gerente General, señor Armendáriz.

Al día siguiente, se procedió a la inauguración de la estación adherida "América", propiedad de la firma Sebastián y Julio Vicente, S.C., poniéndose en esa oportunidad en posesión de sus cargos a las autoridades locales, presididas por el Dr. Enrique Gropo.

El acto tuvo amplia repercusión y a él asistieron autoridades locales, representantes de las fuerzas vivas y funcionarios de Y.P.F., sirviéndose un almuerzo criollo. La bendición de las instalaciones estuvo a cargo del cura párroco, señor Segismundo Tejeda y luego del almuerzo hicieron uso de la palabra por el A.C.A. su Gerente General, Sr. Armendáriz, por la firma propietaria el Sr. Julio Vicente, y por la filial, su presidente, el Dr. Groppo.

En seguida, la comitiva partió rumbo a Carlos Tejedor, y a las 16 horas se procedió a inaugurar una nueva Estación adherida, de propiedad de la firma Banfi, Fadini y Duperou, en cuyo acto participaron, como en los anteriores, autoridades locales, sirviéndose un refrigerio.



El cura párroco P. Segismundo Tejeda, de la localidad de América, partido de Rivadavia, en los lindes de la provincia de Buenos Aires con la de La Pampa, bendice las instalaciones de la nueva Estación adherida, inaugurada por las autoridades del A.C.A. En la foto, además de los titulares de la Estación, Sres. Sebastián y J. Vicente, el escribano R. V. Vitale, miembro de la C. D. de la Institución, a la que representó en el acto; el gerente general de la misma, don Domingo M. Armendáriz, el doctor Héctor Parma, auditor general, y otros altos funcionarios de la entidad.

●



Numerosos y calificados vecinos de América asistieron a la inauguración de la nueva Estación Adherida.



POR INTERMEDIO DEL

BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

EN

PUBLICA SUBASTA

VENTA SUJETA A APROBACION

EL SOCIO VENDEDOR NO PAGA GASTOS DE TASACION NI COMISION DE VENTA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMES: CASA CENTRAL, AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 CAPITAL FEDERAL DE 12 A 19.30 HORAS.

REGLAMENTACION

CONDICIONES QUE RIGEN LAS VENTAS EN PUBLICA SUBASTA DE AUTOMOVILES DE PROPIEDAD DE SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO POR INTERMEDIO DEL BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BS. AIRES

1º) El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires ofrecerá en pública subasta automóviles de propiedad de socios del Automóvil Club Argentino, que recurran a esta Institución para la enajenación de dichos automóviles.

2º) Los señores socios del Automóvil Club Argentino, quienes exhibirán su carnet al día, deberán presentar ante esta Institución la correspondiente solicitud de venta del o los automóviles de su propiedad, en la que consignarán: marca, modelo, número de motor, lugar en que se halla patentado, declaración y comprobantes de que se encuentra libre de deudas (prendas, patentes, multas, etc.) y constancia del Tribunal de Faltas que establezca no tener causas pendientes; documentación de Aduana en los casos que fuera necesaria, accesorios que posee, herramientas, etc., y todo otro dato que considere de interés. Asimismo, será condición indispensable e ineludible que el vehículo figure regularmente patentado e inscripto a nombre del socio solicitante del servicio, no admitiéndose ningún pedido de venta con transferencias que no estén ya inscriptas en las respectivas jurisdicciones administrativas oficiales, es decir, que el trámite de transferencia de dominio se encuentre terminado conforme a las disposiciones vigentes, en el momento de efectuarse la solicitud. Cuando el vehículo estuviere patentado en una localidad del interior del país, deberá presentar además del Certificado de "libre prenda" expedido en la misma, el que otorga la Dirección Nacional de los Registros de Créditos Prendarios.

3º) Los socios podrán utilizar este servicio sin limitaciones en cuanto al número de automóviles a enajenar.

4º) El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y/o el Automóvil Club Argentino se reservan el derecho de rechazar cualquier operación de venta que a su exclusivo criterio no reúna los requisitos y condiciones útiles al efecto.

5º) El Automóvil Club Argentino –de común acuerdo con el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires– fijará, en el momento de recibir la solicitud de subasta, el día y hora para la entrega al Banco –bajo inventario– del automóvil, a los fines de practicar la correspondiente tasación. El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires asume la responsabilidad por los siniestros que pudieran afectar a los automóviles recibidos para su valuación y/o venta.

6º) Efectuada la descripción del automóvil y establecida la base y el posible precio de venta, por el Banco, será dada a conocer al socio recurrente (dentro de los 5 días hábiles de efectuada la tasación), quien se notificará por escrito de la misma, debiendo dar su conformidad dentro de los tres días hábiles inmediatos posteriores al de la notificación.

7º) El propietario del automóvil podrá desistir de la subasta, pero deberá abonar, previo al retiro del automóvil, el derecho de tasación de acuerdo al arancel que tenga vigente el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires para este tipo de valuaciones, cuyo conocimiento se dará por anticipado.

8º) Prestada la conformidad por parte del propietario del automóvil a los valores asignados, se procederá a su inclusión en la subasta que corresponda.

9º) De la aprobación de la venta. El remate se efectuará con la base fijada oportunamente, adjudicándose los automóviles ofrecidos, en caso de existir una única oferta, inclusive por el importe de la base. El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, queda automáticamente autorizado para hacer entrega del bien enajenado al respectivo comprador, cuando el precio de venta logrado en el remate, hubiera alcanzado el que se estimó como "Valuación" o "Posible Precio de Venta", procedimiento que también será de aplicación cuando el precio de venta obtenido fuera inferior a esa estimación previa, dentro del margen del 10 % del mismo. Queda entendido, que, cuando el precio de venta obtenido fuera igual o mayor del 90 % de la "Valuación" o "Posible Precio de Venta" estimado, la aprobación es automática sin intervención del vendedor.

El vendedor deberá, dentro de los tres días hábiles inmediatos posteriores al de la subasta, notificarse personalmente en la Oficina de Operaciones Oficiales y Especiales, 4º piso del Departamento de Ventas del Banco Municipal, sito en Esmeralda 660, de lunes a viernes, inclusive, de 14 a 20 horas, del precio obtenido y decidir en esa oportunidad sobre su aprobación en el caso concreto si éste estuviera por debajo del margen del 10 % establecido en el párrafo anterior. Transcurrido este lapso, sin que el vendedor se notificare o expidiere, se considerará perfeccionada la venta, sin derecho a reclamo alguno.

10º) La venta en pública subasta de los automóviles podrá realizarse al contado o con las facilidades que su propietario haya decidido acordar, de lo cual deberá dejar expresada su constancia por escrito en la solicitud oportunamente suscripta.

11º) En el acto del remate los compradores abonarán en todos los casos una seña equivalente al 20 % del precio de venta más el 10 % de comisión.

12º) El saldo de precio de compra, ya sea por venta totalmente al contado o para completar cuota de contado (cuando la venta sea con facilidades), deberá ser abonado dentro de los tres días hábiles inmediatos posteriores al de la subasta; vencido este plazo, caducará la seña abonada.

13º) En los casos de venta con facilidades, el interesado, con la debida antelación, deberá acreditar ante el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires su responsabilidad mediante la comprobación de su solvencia personal, como así también la presentación de las garantías que se estimen necesarias; hecho lo cual, aprobada la misma y abonado el saldo que integra la cuota de contado, suscribirá tantos pagarés prendarios e inscriptos como cuotas se hubieran establecido para la operación, con mención de sus respectivos vencimientos, incluyendo en sus importes la parte correspondiente de intereses que no podrán exceder el bancario, suscriptos a la orden del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

14º) Los compradores constituirán prenda sobre el bien adquirido, que se inscribirá en el respectivo Registro de la Capital Federal, figurando el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires en carácter de acreedor prendario, debiendo abonar el derecho de inscripción de la prenda y los gastos de sellado de la misma, así como el de los documentos pertinentes.

15º) El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, por razones de carácter legal, será quien figure como acreedor en este tipo de operación, dejándose aclarado que el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires documentará legalmente, ante el socio propietario del automóvil, su obligación de transferirle los importes que perciba en su carácter de mandatario, dentro de un plazo de cinco días hábiles siguientes al cobro.

16º) En el acto de remate, una vez concretada la operación y en el supuesto que el comprador no dispusiera del total necesario para abonar la seña establecida, el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires queda facultado para percibir un importe menor en tal concepto, cuando se considere que procede de buena fe y a los fines de no malograr una buena operación, siempre que el importe que ofrezca abonar se estime razonable y no sea inferior al 15 % del precio de venta.

17º) Los interesados que lo desearen podrán hacer uso del servicio de Oferta Bajo Sobre que el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires tiene en vigencia, concurriendo para ello personalmente al local de Esmeralda 660, de 14 a 20 horas, hasta el día hábil anterior al de la subasta, abonando en ese acto, en efectivo, el 30 % de la base del automóvil más un derecho de oferta de m$n. 30,00 o el que se hallare vigente, para el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, siendo de aplicación en cuanto a la integración del precio de venta o cuota de "contado", según sea la operación "al contado" o "con facilidades", retiro del lote, etc., las condiciones establecidas en la presente.

18º) Cuando alguno de los lotes ofrecidos no obtuviera postor, el propietario del mismo podrá optar por retirarlo desistiendo de la operación, o bien autorizar su inclusión en una nueva subasta con igual base, o con rebaja de ésta, que le será propuesta y aceptada por escrito.

19º) En el caso de optar por desistir de la operación, el propietario abonará al Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en compensación de gastos, una suma equivalente al 50 % del arancel vigente para valuación de automotores. De igual modo aquellos propietarios que, por no haberse alcanzado el precio de venta de aprobación, desistieran de la operación.

20º) El propietario de un automóvil que no obtuviera postor tendrá tres días hábiles, siguientes al del remate, para decidir sobre la opción otorgada y, en caso de desistimiento, previo pago de los gastos a que se refiere el artículo anterior, otros tres días a partir de aquéllos para retirar el automóvil. Vencidos dichos plazos, abonará en concepto de multa el importe de m$n. 500,00 por día corrido.

21º) En el supuesto que el propietario de un automóvil falto de postor optara por la rebaja de la base, el mismo quedará incluído en el régimen establecido.

22º) Cuando por causas no imputables al comprador deba procederse a la anulación de la venta, el mismo percibirá en devolución únicamente los importes abonados, sin derecho a exigencia de ninguna naturaleza en concepto de indemnización, tanto por parte del comprador como del vendedor.

23º) Cuando las señas abonadas por lotes subastados sean declaradas caducas por no haber sido integrados los respectivos saldos dentro de los términos establecidos, el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires liquidará las mismas a favor del propietario del automóvil.

24º) Los propietarios de automóviles subastados cuyas señas hubieran sido declaradas caducas, podrán optar: entre autorizar una nueva subasta con la misma base o bien desistir de la operación de venta, debiendo decidir la actitud a seguir dentro de los tres días hábiles siguientes al de la notificación (por carta certificada con aviso de retorno) de la caducidad de la seña. En caso de no dar cumplimiento a dicho requisito, se dará por aceptada su inclusión en una nueva subasta, y así se procederá.

25º) Los propietarios de automóviles vendidos cuya seña haya caducado y decidan desistir de la operación, dispondrán de tres días hábiles, siguientes a dicho desistimiento, para retirar el automóvil, vencido el cual abonarán el importe de m$n. 500,00 por día corrido que se exceda.

26º) El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires tendrá a su cargo el cobro de los pagarés con los cuales se documentarán las ventas con facilidades, percibiendo en compensación de gastos, a cargo del vendedor, una comisión de cobranza equivalente al 1 % de los importes percibidos.

27º) Las diligencias a que dieren lugar la falta de pago por parte de los compradores con facilidades, estarán a cargo del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, que actuará en su carácter de acreedor prendario.

28º) En los casos de incumplimiento de pago por parte de los compradores que hicieran uso de las facilidades, el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires aplicará el interés punitorio del 2 % mensual sobre los importes impagos atrasados, que será liquidado a favor del propietario del automóvil motivo de la operación.

29º) El Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, cuando la venta se concretare, eximirá del pago de todo derecho o comisión al asociado del Automóvil Club Argentino que haga uso de este servicio.

COMPARABLE CON EL IMPORTADO!

May Cross

FINO WHISKY AÑEJO

AUTENTICO WHISKY!..

con alma de escocés!

ado para paladares exigentes!

Elaborado bajo el asesoramiento de
GLEN DISTILLERS LIMITED
a base de selecto whisky de Malta
importado de Escocia por:

ORANDI Y MASSERA S.A.I.C.
Lavalle 1646 - Buenos Aires.



Por
ANTONIO
PAGES LARRAYA
Para AUTOCLUB

HACIA UNA

E L desarrollo vertiginoso de los medios masivos de comunicación y su poderoso impacto en la vida del hombre contemporáneo, han suscitado una activa reflexión sobre toda la problemática de la expresión del hombre contemporáneo. Gran parte de esa reflexión tiene que ver con el libro.

Desde luego, las aparentemente ilimitadas posibilidades de la radio, la televisión, el cine y la prensa periódica han revolucionado los sistemas de enseñanza, y en un tiempo brevísimo han ampliado de manera notable el medio de influencia de la educación. También han servido para una asombrosa difusión de las obras de arte, especialmente teatrales y literarias. André Malraux comentaba que, pese a ser Racine uno de los autores mejor conocidos en su país, la transmisión por la red de televisión francesa de una de sus tragedias, le había dado más espectadores en una sola noche de los que había tenido desde la fecha de su estreno.

Pero, simultáneamente con este alentador panorama que muestra a las nuevas realizaciones técnicas colaborando en la difusión de la cultura, el fenómeno presenta otro aspecto bastante menos luminoso: el de las relaciones de la radio, la televisión y, sobre todo, de cierto tipo de periodismo, con el libro.

POSIBLES PELIGROS

E N los últimos decenios algunas inteligencias han llamado la atención sobre lo que podría ser un retroceso a la barbarie, un regreso al hombre silente, refugiado en el mundo de las imágenes. La consideración, exagerada sin duda, surge de la comprobación de que, a pesar de que en nuestra sociedad es cada vez más fácil imprimir y difundir obras, el hombre lee, en proporción, cada vez menos.

La imaginación infantil, primera forma de la actividad intelectual e instrumento de inapreciable valor en las relaciones del hombre con su medio, debe ser cultivada, estimulada y orientada. La historieta, de propagación endémica en el mundo entero, no responde, salvo algunos ejemplos realmente excepcionales, a las mínimas exigencias que en el plano estético, intelectual y moral deben cubrir las publicaciones dedicadas a la infancia. Proponen, por lo general, una serie de peripecias triviales en las que se deforma la realidad sin hacer lugar a la auténtica fantasía, se exalta la violencia sin enaltecer el espíritu de aventura, y en las que el valor de la intèligencia es prolijamente ignorado.

Si el caso de la historieta es particularmente alarmante, porque está dirigida al niño y porque constituye un ejemplo extremo de enfrentamiento de un producto cultural con los valores de esa misma cultura, otros factores de enorme importancia como la televisión, la radio y la cinematografía, llamados a desempeñar un fundamentalísimo papel en la vida contemporánea, presentan también una faz que puede llegar a ser negativa. Por el camino del menor esfuerzo pueden arrastrar al hombre al olvido del libro, y con ello a la pérdida de todos los preciosos bienes que derivan exclusivamente de la lectura: el hábito de reflexionar, la familiaridad con el razonamiento abstracto, la precisión del pensamiento y la expresión, el conocimiento del lenguaje y la penetración en su sentido profundo, el contacto con la palabra viva de los grandes hombres del pasado.

ACTITUD DEL ESTADO

E SCRITORES, filósofos y gobernantes han tomado conciencia de lo que el libro representa para los individuos y las comunidades. *Cuando oramos* —decía San Agustín— *hablamos con el mismo Dios, cuando leemos es Dios quien habla con nosotros;* y podemos decir que en la lectura el hombre encuentra, si no la palabra divina, su propia ex-



Ezequiel Martínez Estrada, el autor de *Radiografía de la Pampa* y *La inundación*, recientemente desaparecido, ocupó diversos cargos en la Dirección de Correos, entre 1915 y 1946.



Leopoldo Lugones pasó, en menos de dos años, de auxiliar de oficina a director de la revista de Correos y Telégrafos.

POLITICA DEL LIBRO



Rubén Darío. En su autobiografía, el poeta nicaragüense recuerda la época en que estuvo vinculado al Correo Argentino, como secretario de Carlos Carlés, que fue director general de esa casa entre 1891 y 1898.



Miguel Cané, autor de la imperecedera *Juvenilia*, fue director general de Correos y Telégrafos en el año 1880. Su nombre se vincula a las más altas tradiciones de la institución.

periencia de siglos, su dolor, su alegría, sus anhelos y sus inquietudes.

El Estado no puede de ninguna manera ignorar cuál es la función del libro, ni tampoco la necesidad de recordar su importancia. Al hombre moderno, atraído por estímulos tan diversos, es necesario hacerle presente que en ese objeto tan valioso se condensan la sabiduría y el arte de la humanidad, y que un asiduo contacto con él puede descubrirle horizontes nuevos y depararle un incesante enriquecimiento de su personalidad hasta convertirlo, efectiva y plenamente, en el rey de la creación.

Voltaire señalaba que todo el mundo civilizado se gobernaba por unos cuantos libros: La Biblia, el Corán, los Vedas, las obras de Confucio y Zoroastro... Desde entonces la situación sólo ha variado para agregar algunos nombres a la lista. Es indispensable, pues, una política del libro, es decir una actitud decidida de parte del Estado ante un elemento que considera fundamental. Los antecedentes son abundantes. Desde épocas remotas hasta nuestros días, los estadistas sabios han comprendido que a través de la actividad editorial actuaba una poderosa fuerza social y cultural que era indispensable proteger y estimular.

UNA POLITICA DEL LIBRO ARGENTINO

DESDE sus comienzos, han sido muchas las vicisitudes del libro argentino, y notables los cambios de actitud del público lector, que, afortunadamente, se muestra cada vez más interesado en la obra de sus escritores.

Un hecho que no ha alcanzado la difusión que le corresponde, es la labor del Correo Argentino en favor del libro. Seguramente, hombres como Miguel Cané, Ramón J. Cárcano o Estanislao S. Zeballos, que estuvieron a su frente, insuflaron su espíritu en la institución. Entre 1929 y 1933 se puso en práctica una iniciativa

(Pasa a la página 104)



Los tres mil años de vida de París, exteriorizados en sus edificios y su trajinar urbano, son una transformación constante para resurgir siempre igual a su propia imagen.

PARIS es

Su historia es la historia de Francia y un poco la del mundo contemporáneo

Por JOSE BLANCO AMOR

Para AUTOCLUB

NADIE ignora que París es el centro del mundo. Por eso no puede extrañarnos que en todas partes y en todas las capas sociales exista un número grande de personas que saben algo secreto y privado de París. Los niños no pueden evitar un gesto de admiración cuando oyen la palabra París. Y esto ocurre inclusive entre los niños más *evolucionados*, o sea, aquéllos que ya saben que sus hermanitos no vienen de París. Los jóvenes, al evocar a París, sonríen maliciosamente: se descubren dueños de un dato oculto sobre el tema. Si hablamos con una muchacha y le decimos que hemos estado en París, al instante —si el grado de confianza se lo permite— ha de preguntarnos: *"Bueno, ¿y no me cuenta alguna aventura?"* En la mente de esta muchacha está grabada la idea de que París es todo lo que usted quiera y además aventura. Para una mujer madura, que ha estado alguna vez en Francia, París será siempre una meta ambicionada: allí están las más grandes casas de modas del planeta. ¿Qué es París para un hombre? Una posibilidad, pues en París hay de todo. Sólo es necesario tener un poco de suerte y no dejarse llevar por guías interesados. Aldo Fabrizzi, en *Parigi é sempre Parigi*, descubrió que lo que hay detrás de los biombos misteriosos puede ser una señora cargada de años y de respeto, dedicada a coleccionar recuerdos. Sí. París es siempre París.

La otra cara de París

Pero si damos vuelta la moneda y observamos la otra cara de París, descubriremos que la capital de Francia es el centro espiritual de la humanidad. París es el vértice en torno del cual gira el mundo de la cultura moderna y de las actividades artísticas. Pero París tiene misterio y mito, y entonces somos capaces de encontrar en París lo que nosotros llevemos como aportación propia. Dicho de otro modo: en París es muy posible que encontremos exactamente lo que vamos a buscar. Ninguna otra ciudad del mundo encierra en sí tanta fuerza como para transformarnos y docilizarnos hasta volvernos sus admiradores y sus defensores apasionados. París tiene belleza, encanto, sugestión, vida interior y una extraña capacidad para pasar de un mito a otro sin derramar una lágrima por el pasado. O sea, que París tiene vocación por lo actual, por lo que vive hoy, y en nombre de esa fuerza ciega que mueve su corazón, consume hombres, tendencias, modas y costumbres con fría indiferencia. De su capacidad de metamorfosis ha de venirle a París su ritmo sólo comparable con

siempre PARIS



la vida: siempre se está renovando a sí misma al compás de las generaciones. Sus tres mil años de existencia son biología pura: una constante transformación para resurgir siempre igual a su propia imagen.

Tres mil años de vida no son tres mil años de historia. La historia de París es la historia de Francia y un poco la del mundo contemporáneo. Este hecho no nos importa ahora, más que como dato para determinar la capacidad suprema de París para rebasar sus propios límites de ciudad. Y esta capacidad se la da el espíritu. Su hegemonía universal no admite discusión. Quien triunfa en París se ha colocado en las sienes una corona de universalidad. Hubo una época —allá por los años 30 en que hasta Paul Morand ponderaba la supremacía de Nueva York en el mundo moderno— en que la ciudad de los rascacielos intentó disputarle su hegemonía a la "Ciudad Luz.". El esfuerzo resultó inútil: Nueva York se acuesta temprano. ¿Cómo puede ser patrón del mundo del arte y del arte



París es la mejor plataforma para catapultar a un artista, cualquiera sea su origen, siempre que el talento lo ponga el interesado.

de la vida una ciudad que obliga a sus habitantes a recluirse a las once de la noche?

En París hay de todo

Pero en París hay de todo. Un personaje de Thackeray fue seducido por una baronesa que resultó ser una estafadora. El autor aprovecha esta circunstancia para arrojar ácido corrosivo sobre el mito de la atracción de París. Su *The Paris Sketch-Book* está escrito para satisfacer los prejuicios que los ingleses tenían de los franceses, o sea, que Thackeray iba a buscar a Francia lo que él ya llevaba consigo. Domingo Faustino Sarmiento llegó a la misma conclusión, pero por caminos totalmente opuestos. Los ingleses odiaban la Gran Revolución. Los argentinos la admiraban. Sarmiento los complace: *"El pueblo de París tiene la religión de la adresse. Si el extranjero pide la dirección de una casa, una calle que busca, un forçat, un bandido que en otra circunstancia lo despojaría, en ésta se cree con conciencia obligado a decirle lo que el pasante necesita, a interrumpir su camino. Por la incertidumbre de las miradas reconoce alguno al extranjero, y se acerca y se ofrece a darle las señas que busca"*. Esto lo dice Sarmiento en una carta enviada en 1846 a Antonio Aberastain. *"Sólo en París el extranjero es el dueño, el tirano de la ciudad."* Esta capacidad para ver lo bueno y no ver lo malo puede traducirse por una admirable disposición de ánimo del cronista. Sarmiento encontró en París lo que él llevaba consigo. París era el imán de la época y Sarmiento su gran colaborador. Es natural que un alma afirmativa como la del autor de *Facundo* encuentre en París los datos positivos que él mismo llevaba de sus luchas políticas y de sus polémicas periodísticas. O sea, que entre el espíritu brumoso de Thackeray y el corazón trepidante de Sarmiento, la victoria ya se sabe de que lado se inclina: París es como Sarmiento dice que es.

Otro viajero anterior al intrépido sudamericano, Leandro Fernández de Moratín, también encontró en París lo que él llevaba consigo. Moratín emprendió su viaje desde Madrid en 1792 (hacía tres años que había sido tomada la Bastilla). Sus impresiones son monacales cuando se las transmite a una tía, y alegres y desprejuiciadas cuando le habla a un amigo. *"Esta ciudad* —dice a su tía—, *con todos los medios de corrupción de que dispone, no me parece que altere en nada la austeridad de mis principios; porque le hago saber a usted que no vivo ocioso y que, aun cuando me divierto, me instruyo. Todos mis amigos son gente de mucha estimación, de mucho talento, que no pierden el tiempo en distracciones perjudiciales."* El mensaje a su amigo tenía un tono diferente: *"Yo me divierto mucho en esta inmensa ciudad, y me apresuro a ver todo lo que puedo porque la habré de dejar mucho antes de lo que quisiera."*

París, el gran escenario

En el siglo XVIII París ya era París, pero su mito se agigantó en el siglo XIX, después de las guerras napoleónicas. ¿O como consecuencia de ellas? El gran universo que era París se extendió dentro de sí mismo a través de otros mundos autoalimentados por la gran combustión espiritual interna. Un pintor, un escritor, una mujer, un político, ha reunido en su torno inquietud, admiración, esnobismo, frivolidad, adhesión, pasión. París crecía en su propio mito como creación de los hombres que la habitaban. La *troupe* romántica hizo llorar al mundo entero con París como centro de sus lamentos. La novela tuvo a París por base de operaciones para penetrar en el corazón de un número grande de lectores. Aunque se escribían novelas en todas las ciudades del mundo, las de París soplaban con viento a favor en todos los cuadrantes. Los ismos de la pintura y de la música nacieron también en París. Y si París no fue madre legítima, nadie le podrá disputar el papel de madre adoptiva de cuantos soñaban con imponer su nombre entre los triunfadores.

Cuando Picasso se miró al espejo para ver cómo le quedaban los pantalones largos no se vio a sí mismo: vio a París. Y allá se fue cargado de sueños. París le brindó un estupendo escenario para que su obra tuviera el eco que merecía. Dalí fue un parisiense adoptivo hasta que rompió con los valeístas, los últimos bohemios de la literatura. Entonces acuñó esta frase, dirigida a Breton: *"Si a los cuarenta años viajas en metro eres un imbécil."* Y desde entonces Dalí viaja siempre en automóvil. Está claro que París es la mejor plataforma para catapultar a un artista. Pero que nadie se equivoque: el talento tiene que ponerlo el interesado.

El mito de París está firmemente en pie. Su grandeza espiritual, su charme, su poder de asimilación, su eclecticismo, su capacidad de reacción, su profundo sentido de la vida y su gracia popular y burlona la salvan y le permiten reencarnarse como una estructura biológica después de una crisis. El existencialismo literario nació en las cuevas de Saint-Germain-des-Prés entre humo, alcohol y suciedad. Hubo almas atormentadas que temblaron de miedo por el destino del *esprit* de París. París supo limpiarse de esas substancias primitivas e inferiores y dio al existencialismo su propio espíritu, su propia fuerza, e hizo de él una corriente renovadora universal. Ser hoy existencialista equivale a ser algo inofensivo y poco varonil. Sartre acaba de rechazar el Premio Nóbel en nombre del marxismo. O sea, que los temores por las corrientes deletéreas existenciales ya no tienen sentido.

Sí, París es siempre París. Y ahora que Malraux resolvió lavarle la cara, París debe ser una ciudad fascinante. •

CASAS ADHERIDAS AL A. C. A.

CONTINUACION

CASA SANNA S.A.C.I.F.I.
Canning 2099 y Las Heras 2968
Acc. Rep. .... 30 %
SCHICAMAR ARGENTINA
San José 114 ..... Rulemanes imp. 5 %
AMORTIGUADORES "STIN-REL"
Fáb. Amort. p/autos - motos - motonetas - Bahía Blanca 1024 .. .... 30 %
STOPOIL S.A. Av. Rivadavia 9036
Sobre precio de lista .... 50 %
VEKA (Línea completa I.K.A.)
Av. Belgrano 3075 .... 50 %
CASA VIGNA - Av. Corrientes 897
Linternas, Pilas, Baterías, Foquitos, Balizas .... 15 %
VIGNOLES, H. & CIA.
Rivadavia 3096 ...... (Aros pistón) 20 %
ZIMERMAN E HIJOS
(Máq. Herr., Rep. USA) .... 10 %
Rivadavia 3340 (Ac. Rep. Ind. Arg.)
.... 50 más 10 %
AUTO RADIO "TITO"
Av. Maipú 3145 - Olivos
Radio p. autos-reparaciones y ventas 10 %
OSVALDO S. R. L. S. Dumont 4094
Cristales de seguridad p/autos-colisas-perfiles-goma. Acc. venta y colocación .... 5 %

ARTICULOS BEBES Y JOVENES

CASA ANTONIO
25 de Mayo 56 - Lanús .... 5 % al 30 %
AZULAY & Cía. C. Pellegrini 163
Niños - Jovencitos .... 10 %
BABY-DAM
Fco. Lacroze 3749 ....5 % ó 10 %
BROADWAY S.A. - Tarija 4360/72
Coches o sillas para bebés .... 15 %
"EL CAPICUA"
(Muebles, rodados, juguetes)
Santa Fe 3932 .... 5 %
ERKI S.R.L. - Paso 324
Fáb. ropa niños y jovencitos ...... 10 %
GAVUZZO HNOS.
(Muebles, rodados y ropas bebés)
Rivadavia 3940 y Cabildo 850 .... 5 %
JUAN GIORDANO
Av. Galicia 655 (Avellaneda) .... 10 %
LA CUNA ENCANTADA
Av. de Mayo 649 y Rivadavia 652
.... 5 % ó 10 %
BOUTIQUE LALY
Bmé. Mitre 2614 .... 5 % ó 10 %
LA SORPRESA S. R. L.
Cabildo 1984 .... Ajuares 5 %
"MI PIBE"
Fco. Lacroze 3732 .... 10 %
MODAS ERICA
A. Maipú 2376 (Olivos) .... 10 %
CASA MORA
Av. Pte. B. Mitre 451 (Avellaneda) 10 %
CASA NENELINDO - Canning 281
y Azcuénaga 650 .... 5 %
CREACIONES RUBY
Cabildo 2594 y 1799 y Pampa 2316 5 %

ARTICULOS DE GOMA Y PLAYA

AIRONAL S. A.
Belgrano 1133 ... Precios mayorista
CAPIL Cía. Americana de Pilotos S.R.L.
Santa Fe 1092 ..... Pilotos y Sport 10 %
CITYGOM S.R.L.
Goma y Goma-pluma PIRELLI
Paraguay 4077 y S. Fe 3286, 10 % al 30 %
JUAN COVADLO S. A.
Solís 439 - Suipacha 96 - B. Mitre Nº 2336 .... 10 %
Carlos F. Melo 3711 - Florida .... 10 %
CASA CHELSEA
Carlos Pellegrini 169 .... 10 %
EL NEUMATICO
(Art. de goma en general para el hogar, deportes, lluvia)
Callao 877, Rivadavia 11100 y Yerbal Nº 2461 y Rivadavia 3867........ 10 %
GOMASUD
Av. Mitre 335 (Avellaneda) . 5 % ó 10 %
GUTTMAN S.R.L.
Venezuela 1259 ....10 %
LA GOMA PARQUE PATRICIOS
Av. Caseros 3033 .... 10 %
MADANES SPORT - Cabildo 2583
Impermeables - Pilotos - Ropa Sport y Cuero .... 10 %
CASA MADANES S.R.L.
Corrientes 1899 y 1901
Botas goma - Plavinil - Art. reventa 10 %
Art. goma-espuma - ropa impermeable .... 15 % ó 20 %
MANUEL PIÑA S.R.L. - Chiclana 3724
Asientos y alfombras p/autos - Placas - Colchones y Almoh. de Gomapluma Pirelli .... 10 %
VIRGILIO RINALDI e Hijos S.A.C.I.
Av. Pavón 750 ...... Neumáticos 5 %
Demás art. .... 10 %
VULCANITA
H. Yrigoyen 841 .... 10 %

ARTICULOS PARA EL HOGAR

"ABBE" - Florida 672
Artículos p/hogar y radio .... 10 %
AD HOC S.R.L.
(Radio, televisores, grabadores)
Vidt 2878 .... 10 %
ALCHIERI S.A.
Rivadavia 5317 ..... S/art. 10 % a 25 %
ALFARERIA DE E. GUTTER
Gualeguaychú 566
Fáb. de ollas de barro - Cazuelas 10 %
BALIAN HNOS.
Las Flores 479/99 (Wilde)
S/mercaderías .... 10 % a 30 %
BATITU S.A.
Televis., combin., radios .... 20 %
Aspirad., lustr., licuad. .... 15 %
Helad., lavarr., máq. coser .... 10 %
Entre Ríos 1274 y Callao 1077
BATKIS S.R.L.
Pueyrredón 1114 .... 15 % al 30 %
ALFREDO BERTORA S.A.C.I.
Laprida 755 y Av. H. Yrigoyen 8301 (Lomas de Zamora)
Art. para el hogar .... 10 %
Art. eléct. .... 5 %
BOSSI S. A.
C. Pellegrini 976 (Capital)
Av. Mitre 160 y Pavón 731 (Avell.)
Mitre 5126 (V. Domínico) y Las Flores 22 (Wilde) .... 25 %
BOSTON LUXE
Las Flores 534 (Wilde) .... 20 %
CARU
B. Mitre 2724 - Línea CARU...... 20 %
Otras .... 10 %
CASA ADOFSA
Lavalle 1446 .... Televisores 25 %
CASA AMERICA
Av. de Mayo 959 (Excepto ofertas) 10 %
CASA CAÑAS - Rivadavia 144
y Lavalle 565 (Quilmes) ....5 % al 10 %
CASA COLO S.R.L. - Callao 541
Av. Rolón 2962 - Boulogne .10 % ó 20 %
CASA EDISON S.R.L.
Rivadavia 11342 .... 5 % ó 10 %
CASA E.L.G.I.
Callao 254 .... 20 %
CASA FER
Fco. Lacroze 3579 .. S/precio lista 10 %
CASA FORWARD
Av. Pte. Bmé. Mitre 1514 (Avell.) 10 %
CASA FREZZA
Rivadavia 3691 .... 15 %
CASA GARLISI - Nogoyá 3132
Según art. .... 10 % al 20 %
CASA JULIAN
Contado 20 %
Brown 1789 (Adrogué) .....Crédito 5 %

LA NAVIDAD

A medida que el año *asciende* hacia el solsticio —de verano, en nuestra latitud—, la vida de la ciudad va adquiriendo un nuevo tono y un nuevo ritmo: acelera su pulso y produce la impresión de hacerse más fácil, más placentera. Es probable que esto no sea más que una ilusión; pero sí es cierto, que la proximidad de "las fiestas", las fiestas por antonomasia, ejerce una influencia feliz en la intimidad de cada hogar, en el subconsciente de cada individuo, hasta el punto de que, inadvertidamente, se van suavizando las asperezas de la brega cotidiana y la palabra "mañana" suena de pronto con tonalidad eufórica. Una esperanza indefinida y dulce dilata el pecho de la gente. Se espera "la Navidad" —y el comienzo del nuevo año, por supuesto—, casi como si se pregustase el cumplimiento de una promesa. Y en realidad, cuando el calendario cambia de cifra, todos tenemos la sensación de que algo nuevo y bueno va a acontecer, aunque, con frecuencia, no tenemos la menor idea de lo que será; pero *sentimos* la inasible certidumbre de que vendrá. Esto solo basta para dar un colorido peculiar a las últimas jornadas de cada año que termina, y para matizar de confusa ansiedad la espera de las que vienen... ¡que raras veces traen muchos cambios imprevisibles!

Al fin de cuentas, todo eso es una cuestión de sensibilidad humana. Por alguna razón profunda y aún no bastante esclarecida, ese período anual nos conmueve las entrañas, y pareciera que esa fuente emotiva no concuerda siempre o totalmente con el drama religio-



no es una fecha del calendario, sino una emoción colectiva



so que representa la Navidad. La Navidad es, técnicamente, un misterio, el Gran Misterio, si se quiere. Pero en nuestros tiempos la gente, casi toda la gente en casi todo el mundo, celebra y se regocija con la festividad, más atenta a la alegría inefable que suscita que a su trascendente significación ritual. De todas maneras, lo que importa es que la Navidad se ha convertido en el símbolo espiritual de algo que no está en el orden común de las preocupaciones diarias.

Es claro, y es de todos modos exacto, que la celebración navideña, con prescindencia de toda parcialidad confesional, contiene y expresa un sentimiento profundo, independiente de la regularidad monótona con que el calendario señala su fecha en la última semana anual. Es difícil definir ese sentimiento con exactitud, ni explicar la corriente emotiva que satura a todo el mundo durante esos últimos días de diciembre.

Pero algo espiritualmente muy poderoso —dejo deliberadamente de lado la imposición cronológica canónica— debe llevar la fecha en sí, cuando ha podido mantenerse, permanecer y consagrarse como una festividad universal, después de haberse defendido contra el ataque que le llevaron, durante varios siglos, exégetas, historiadores y críticos, entre los que no faltaron, cosa extraña, inclusive algunos respetados Padres de la Iglesia de los primeros siglos.

La primera mención conocida de la fecha —el 25 de diciembre, como día de la Natividad—, parece encontrarse en un pasaje de Teófilo de Antioquía, probablemente de alrededor del año 180, según el cual los galos celebraban ese día el Nacimiento de Jesús, y el 25 de marzo la Resurrección; pero la primera mención o afirmación cierta al respecto, se encontró en el "Calendario de Philocalus", del año 354, íntegramente publicado por Mommsen en 1850, donde se lee que "el señor Jesús Cristo nació el 25 de diciembre, un día viernes, el decimoquinto de la luna nueva". Debe señalarse, sin embargo, que el referido día debió ser domingo y no viernes, según los cálculos retrospectivos contemporáneos.

Pasaron muchas décadas —centurias— y fueron escritos muchos alegatos antes que el sentimiento y la fe cristalizaran en torno a la fecha única, para no abandonarla más. Todavía alrededor del año 200, Clemente de Alejandría discute el tema sin decidirse afirmativamente, y aún bajo el papa Liberio (352-366), la controversia no estaba resuelta; pero ya en 386 ó 388, San Crisóstomo, en un célebre sermón pronunciado en Antioquía pocos días antes de la Navidad, declara que la recordación del Nacimiento se celebraba el 25 en todo el occidente conocido entonces, desde Tracia hasta Cádiz. Esta celebración es hoy prácticamente universal y está incorporada, no ya sólo al culto formal, sino a la sensibilidad de todo el mundo civilizado, y también del que está en camino de civilizarse.

Símbolo de la Navidad en el hemisferio septentrional: el clásico árbol "cubierto de nieve". Pero la Navidad no es una mera fecha del calendario y escapa a toda caracterización climática: es una fiesta de la esperanza.

◈

He dicho que la fe, es decir, el sentimiento popular, se ha adherido indisolublemente a la festividad navideña; creo que podríamos agregar que esta incorporación es muy anterior a toda decisión canónica. En todo caso, es casi seguro que la poesía popular y anónima ha recogido y expresado el tema, a su propio modo, tan rico en formas y modulaciones, mucho antes de que lo trataran en metro sabio los poetas, religiosos o laicos, cuyos nombres recogió la historia de las bellas letras. Es curioso advertir, entre otras cosas, que los villancicos, por ejemplo, aunque algunas veces llevan firma y nos vemos obligados a atribuirles una paternidad precisa, son generalmente inspirado fruto del pueblo, de gente no letrada, me atrevería a decir. Quizás esto venga a demostrar, por una vía indirecta y nada sospechosa que, genéricamente hablando, el sentimiento religioso es algo íntimamente unido a la esencia del alma humana, que se mantiene, debe suponerse, en mayor grado de pureza, por así decirlo, en los estratos donde la biología elemental ha sido menos deformada por el proceso modificador y convencional de lo que llamamos civilización.

◈

Pero todo eso, o casi todo, no es más que una disquisición dialéctica, quizás innecesaria, en torno a un tema cuya quintaesencia está y vive en el plano emocional profundo de los individuos y las colectividades, y no en el ámbito intelectual. Está escrito: los justos se salvan por la fe. Y podemos agregar: los hombres viven gracias a la esperanza. Y la Navidad es, precisamente, una fiesta de fe y de esperanza. Por eso la celebramos todos, aquí y en las antípodas. Es una puerta maravillosa, que todos los años se abre sobre el porvenir y que nos hace atravesar con alegría el umbral, en camino hacia la bella jornada que esperamos hallar en los trescientos sesenta y cinco días siguientes. Y poco importa el ritual con que se celebra el paso. Porque la Navidad es una fiesta de fe en la vida y de esperanza en el mañana, un fragmento del cual nos es anticipado cada año. •

LA FAUNA Y LA FIEBRE HEMORRAGICA

Si protegemos a las aves en proceso de desaparición, combatiremos el mal de los rastrojos

Por ABRAHAM BRAILOVSKY

Para AUTOCLUB

La gente que viene leyendo con avidez cuanta novedad existe sobre el mal de los rastrojos, cree que la epidemia apareció sin seguir un largo proceso, es decir, de un día para otro. Sin embargo, no es así. En *La Mañana*, de Paraná, Entre Ríos, del 23 de mayo de 1953, en un artículo titulado *Las ratas y el equilibrio biológico*, demostré, y lo destacaba bien, que existe una necesidad urgente de repoblar nuestros campos y montes con aquella fauna que era, es y será, nuestra protectora natural, en bien de nuestras cosechas y de la salud del pueblo.

Para aquella época, en varias naciones del mundo, se habían desatado epidemias cuyo origen eran los roedores o los insectos que los parasitaban. Consecuentemente se iniciaron campañas raticidas, donde los expertos declararon que aun con las más óptimas armas nunca esperaban destruir un 90 por ciento de las ratas y lauchas de campos y poblados.

En realidad, aún no se ha especificado si son los ácaros o los roedores los portadores del virus del mal de los rastrojos. En la provincia de Buenos Aires, en junio de 1958 se capturaron ejemplares enfermos de ratones maiceros (*Hesperony laucha laucha o Calomis laucha laucha*) en cuyos nidos se encontraron abundantes ácaros (*mesostigmata*) en los cuales se halló el virus causal de la fiebre hemorrágica. Posteriormente se aisló el virus, también, en los ratones enfermos. De cualquier modo, es indudable que los roedores y los insectos que conviven y los parasitan, son el origen del mal. Probablemente la gente no tenga idea de la cantidad de estos enemigos del hombre, pero hay que pensar que ellos viven en cualquier lugar: en los desperdicios, terrenos baldíos, caserones, caballerizas, bodegas, barcos, etcétera. También abundan en campo abierto: en nuestra pampa hay más de veinte especies campestres de ratas, ratones manchados, lauchas, etc.

Con las campañas contra los roedores, sólo disminuye su número transitoriamente, pues su instinto o grado de conservación es tan grande que hay individuos que subsisten. De tal manera que, después de una exitosa campaña de exterminio, los supervivientes se reproducen con asombrosa rapidez; se calcula que una pareja puede tener 40.000 descendientes al año. Comen los granos, los cereales, las plantas, las harinas, las carnes, toda clase de comestibles, y en su voracidad pueden llegar a comer pollitos, gallinas, huevos y hasta a sus congéneres. Gustan vivir en graneros o bajo las trojes con infinidad de insectos dañinos. Cuando aparecen los primeros fríos, las especies campestres buscan las viviendas humanas y así llegan roedores enfermos y ácaros portadores del mal a tener contacto con el hombre. Por eso el mal de los rastrojos se incrementa al llegar el otoño.

Se estima que si en algún lugar se encuentran sus excrementos, existen allí de 1 a 100 ejemplares; si se los ve comúnmente de noche, su número se aproxima a 1.000, pero si se los ve corretear de día hay unos 5.000.

La superabundancia de roedores se debe principalmente a la ruptura del equilibrio biológico por el hombre, porque la naturaleza tiene su número regulado; y la consecuencia de ello es la conocida epidemia que parece expandirse cada vez más. Los roedores y los insectos tienen sus enemigos naturales. Estos últimos eran implacablemente destruidos por la abundante avifauna argentina, algunas de cuyas especies han desaparecido por la tenaz persecución que les hace el hombre por diversos motivos, como es el deporte, la alimentación, comercialización de plumas, etc.

Los roedores del campo argentino tenían, fuera del gato común y el perro ratonero, efectivos enemigos naturales en ejemplares de nuestra fauna, hoy casi desaparecidos por completo, como los gatos de monte, hurones, huroncitos, zorros, víboras, serpientes, lagartos, etc., que consumían buen número de ellos. Aún más efectiva limpieza hacían los ejemplares de nuestra avifauna, mal llamadas aves de rapiña, como buhos, lechuzas, lechuzones, etc. (¿Desapareció por completo ya el lechuzón del Delta?).

Concretamente se han denunciado grandes epidemias de un tipo similar a la nuestra, concordante con la ausencia de las aves, y en estos últimos años estamos viendo ralear las mil doscientas familias que componían la avifauna argentina a comienzos de este siglo. Los ornitólogos demuestran que un par de lechuzas consumen unos ochocientos roedores por año, y lo acontecido en Pennsilvania, Estados Unidos, en 1885, es una dolorosa lección que nosotros debiéramos prevenir.

Cuando se vean otra vez miles de ejemplares faunísticos siguiendo el surco del arado para comer gusanos, larvas e insectos, como lo veíamos hace 30 años; cuando se haga más efectiva la conservación de la avifauna argentina y se valore lo que representa para el campo argentino la rotura del equilibrio biológico por el hombre, se verá menguar hasta desaparecer el alarmante *"mal de los rastrojos"*. •

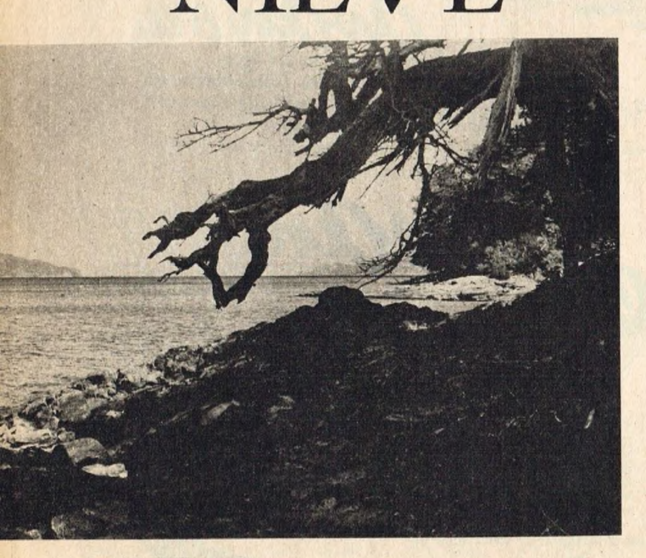
SALVANDO UNA OMISION: En la edición anterior de AUTOCLUB (Nº 19), en la nota sobre una ruta de turismo al Uruguay, página 54, se omitió involuntariamente el nombre de su autor, nuestro distinguido consocio, don Eduardo Fernández Urquiza.


HARAN IMPACTO...!
ESTA TEMPORADA, LAS NUEVAS Y MAS MODERNAS LANCHAS DE PLASTICO REFORZADO (FIBERGLASS) PARA MOTOR FUERA - BORDA.
avansa
presenta sus fabulosas lanchas...
VELOCES... SEGURAS... CONFORTABLES... INSUMERGIBLES...
SUNTUOSO TAPIZADO... DE LINEAS ESTILIZADAS... DE VIDA ILIMITADA...
Y SIN GASTOS DE MANTENIMIENTO.
Estos nuevos productos como todos los de sus restantes divisiones, llevan la garantía de calidad que los distingue.
avan 400
Para motor fuera-borda de 30 hasta 60 HP.
avan 500
Para motor fuera-borda de 40 hasta 110 HP
Cualquiera de ellas es...
Extraordinaria para la emocionante práctica del skí, deleita a los amantes de la velocidad y se hace inseparable compañera de los que gustan de la quietud de la pesca, siendo amplia y confortable para paseos. De moderno diseño que realza sus estilizadas líneas, suntuosamente tapizada en vistosos colores, fino acabado, segura y de duración prácticamente ilimitada.
Véala... Pruébela... e irá consigo por muchas y felices temporadas.
Fabricadas por la División,
APLICACIONES MATERIALES SINTETICOS de
avansa
Ameghino 435 - T. E. 740-0854 - 4624 - 5690
VILLA MARTELLI (Buenos Aires)
Distribuidor:
CANESTRARI HNOS. S. R. L.
11 de Septiembre 926
San Fernando
NERVUS publicidad

EL SACERDOTE VESTIDO DE NIEVE



El Parque Nacional de Bariloche, con sus lagos azules y sus blancas montañas es uno de los lugares de mayor atracción en la vasta superficie de nuestro planeta para quienes sienten con hondura la sugestión de los paisajes.



El dilatado escenario sureño, tan rico en los más variados accidentes topográficos, asume las proporciones de un inmenso templo natural.

Por tierra de los vuriloches

Por CORDOBA ITURBURU — Para AUTOCLUB

NO hay sobre la tierra, es sabido, demasiadas comarcas de mayor belleza que la zona de nuestros lagos del sur. El Parque Nacional de Bariloche, ese descubrimiento de la audacia y la visión profética del Perito Moreno, es uno de los lugares de mayor atracción, en la vasta superficie de nuestro planeta, para quienes sienten con alguna hondura la sugestión de los paisajes. No es ésta, sólo, la opinión de un argentino como yo que quiere a su tierra, por lo demás, como todos los argentinos, sino un punto de vista de no escasas gentes de otros países que han viajado y conocen, por consiguiente, muchos de los lugares cuyo interés proclama, nada falta de razón, la elocuencia publicitaria de las guías y las propagandas turísticas. Si se me pidiera una definición en pocas palabras de ese dilatado territorio, tan rico de accidentes topográficos de tan diversa índole, yo diría que



es el vasto escenario de un inmenso templo natural. He recorrido sus lagos más importantes, en barcos sobre la inverosímil trasparencia de sus aguas, o en auto, por los caminos de sus riberas pobladas de bosques de cohiues y cipreses envueltos en el más impresionante silencio cósmico; me he aventurado entre esos bosques dentro de las limitaciones de mis escasas aptitudes andinísticas; he vivido largos e inolvidables días en una casa de troncos, a la orilla extrema de uno de sus lagos de leyenda —el Gutiérrez— y al pie de la escarpada ladera oriental del cerro Catedral, cubierto de rosales silvestres en sus primeros tramos, de desnudas piedras de sugestivas y caprichosas formas más arriba, y coronado finalmente, allá en sus límites celestes, por alucinantes mantos de impecable blancura. Al surcar los lagos transparentes, al recorrer los caminos que se retuercen entre bosques y se aplastan al pie de los imponentes paredones pétreos, al internarme entre los troncos inmóviles de los bosques silenciosos, nunca he tenido la sensación de hallarme en el seno de la naturaleza, sino en el ámbito cóncavo de la nave inconmensurable de un inconmensurable templo. ¿Hay algo sagrado, sobrenatural, en todo esto, en estas piedras, cuyas formas son hijas de tan desconcertante fantasía como las del Valle Encantado, en estas montañas cuyos perfiles se recortan con impecable perfección de caprichos sobre el cielo más intensamente azul del mundo, en estos paredones de bosques que ascienden solemnemente hacia las cumbres en lentas e impasibles procesiones de fantasmales verdores? No sé si otras personas han recogido sensaciones pa-

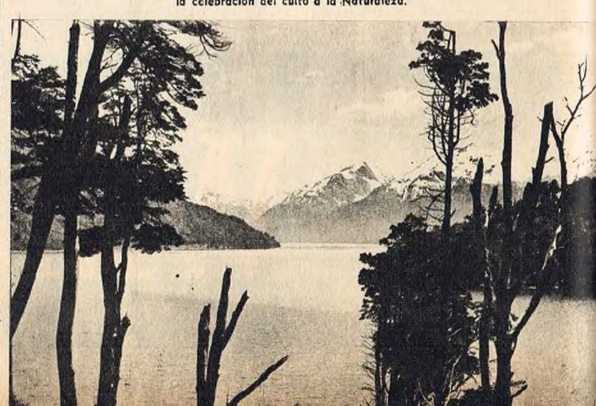
recidas a las mías. Sólo sé que estas grandezas y estos silencios, estos paredones y estos columnarios vegetales, estos rayos de luz que se cuelan entre ramas y troncos y hojarascas innumerables como misteriosos mensajes del cielo a través de las vidrieras historiadas de una catedral infinita, sólo sé que todo esto me ha producido siempre la dominante sensación de hallarme en el ámbito cerrado de un inmenso templo, un templo inmóvil en la celebración solemne de una ceremonia religiosa, eterna, comenzada en la hondura de los tiempos y correspondiente a un rito incomprensible, misterioso, pero enajenante.

El gran oficiante

Otra circunstancia curiosa ha contribuido de manera decisiva, asimismo, a suscitar en mí esa sensación de hallarme en un inmenso templo donde se celebra una eterna y extraña ceremonia religiosa. Esa circunstancia es la presencia en todas partes, la omnipresencia, de una especie de gran oficiante, de sumo sacerdote que preside, con irresistible imponencia, la celebración del misterioso culto. Ese gran oficiante, ese sumo sacerdote, es la blanca estructura de esa montaña de máxima belleza que es el Tronador. Quien al surcar las aguas del Nahuel-Huapi o internarse por cualquiera de sus brazos —el de la Tristeza o el de Puerto Blest— mira hacia el oeste desde el cuenco del vasto anfiteatro de cumbres que lo rodea, verá recortarse, destacarse sobre el cielo, la blanca mitra de nieve del pico central del Tronador, y a sus costados, los dos bonetes, también de impecable blancura, de sus dos acólitos: el pico chileno y el argentino. En barco, en auto, a pie, todas las andanzas por la fascinante región de los lagos no son, en suma, sino un girar del viajero en torno de la lejana visión alucinante del Tronador. Es el cerro más alto de la región. Y el más hermoso. Desde todas partes se lo ve. Desde su cumbre, sus ojos invisibles siguen al viajero, y el viajero no deja de mirarlo y de admirarlo casi un instante. En una vuelta del camino tortuoso, al girar el barco, al internarse en un brazo, cuando se sienta uno a descansar luego de haber escalado una altura, los ojos, de pronto, se vuelven hacia el oeste, y la sorpresa feliz lo asalta: ahí está el Tronador, el equilibrio de su plástica encarnación de la serenidad, su impecable blancura, su impasible gesto de gran sacerdote que preside la asombrosa ceremonia en que participan —sacerdotes, sacerdotisas, sacrificantes, portadores de ofrendas, impetradores, creyentes arrodillados— las montañas multicolores y los lagos azules, los bosques silenciosos, los montes de rosales, los arrayanes enigmáticos, las transparencias del cielo y de las aguas, las vivientes espumas de los torrentes y los ríos. Todo gira lentamente en torno del Tronador, y el Tronador, el sumo sacerdote, a todos contempla con su impasible serenidad de siglos.

Un día, inevitablemente, el viajero, alucinado por esa presencia avasallante, emprende la peregrinación hacia la montaña sagrada. Abandona la ribera del Nahuel-Huapi, se interna por el estrecho camino que bordea el Gutiérrez, gira alrededor del hermoso Mascardi y apunta su coche resoplante hacia el oeste. En el esplendor de un mediodía radiante llega hasta el pie, hasta las proximidades, en realidad, de los pies de la admirable montaña. De cerca su hermosura es mayor aún que a la distancia. Sí, es un sacerdote. El sumo sacerdote de la montaña. Desde la cabeza, hundida en el azul, hasta los pies, una blanca túnica sacerdotal lo viste. Una blanca túnica de nieve deslumbrante. No se ven sus manos. Pero están ahí, bajo la túnica, en actitud serena de oficiante, unidas en el gesto impetratorio, y de tanto en tanto, desde sus alturas, deja caer sobre las cosas del mundo y sobre los insignificantes mortales, sobre lo eterno y sobre lo pasajero, el largo trueno de su voz, las oscuras palabras misteriosas del rito incomprensible.

El Tronador es el gran oficiante, el sumo sacerdote que preside permanentemente la celebración del culto a la Naturaleza.





F.
A.
C.

COMPRE CALIDAD
COMPRE F.A.C.

DEFENSAS ESTAMPADAS
RADIOS - VISERAS (tipo Maco)
FAROS BUSCAHUELLAS
TRABEX - FUNDAS Y, POR SUPUESTO,
CINTURONES DE SEGURIDAD

PARA
LA
COLOCACION
DE CUALQUIER
ACCESORIO
DE SU
AUTOMOVIL
RESERVE TURNO

RECIBIMOS BOCINAS "IL SORPASSO" (italianas)

F.A.C. SOC. EN COM. POR ACCIONES

Invita a su distinguida clientela a equipar su coche para esta temporada en el salón de exposición y venta de la calle ALSINA esq. Jujuy. Con este motivo le ofrece un mundo de accesorios: Portaequipajes, brújulas, faros, alfombras, radios, cinturones de seguridad, viseras, espejos, etc., defensas especiales para todo automotor.

COMPRE CALIDAD COMPRE F.A.C.

ALSINA 2799 (esq. JUJUY) - T.E. 97 - 8232

Somos mayoristas. Enviamos catálogos al interior. Se despachan pedidos al interior c/recepción de ch o giro a n/orden.

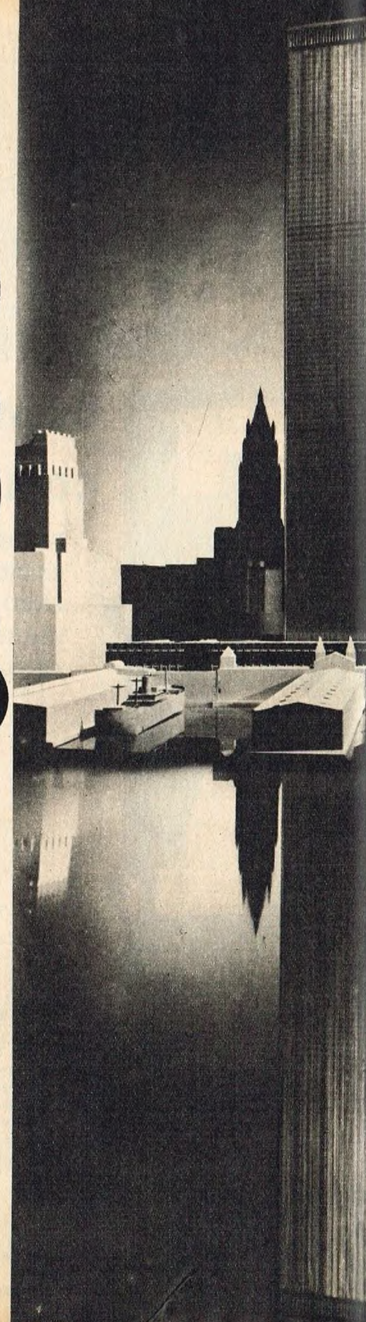
Nueva York, octubre de 1964

CUANDO la gente habla o escribe sobre el desarrollo de un país, muchos se refieren a la producción *per capita*, otros a la balanza de pagos, algunos al producto nacional bruto y hay quienes también consideran la celeridad y envergadura de los proyectos industriales o edilicios, o la cantidad de satélites y peso que cada país ha puesto en órbita.

Pero para el común de las gentes, es decir, para quienes nos apartamos un poco de las complicadas estadísticas y en cambio nos contentamos con ver lo que la mano del hombre o de la naturaleza pone delante de nuestros ojos, el desarrollo de un país es cuanto en él se hace en materia científica o industrial. Y así hablamos de los adelantos del transporte o de todo aquello que, en razón de nuestro diario ir y venir, más vemos a cada momento.

Pero si la pujanza de un país se midiera en razón de su desarrollo edilicio, quienes viven en Estados Unidos, y muy especialmente en la ciudad de Nueva York, asegurarían que están en presencia de fenómenos inusitados. Y no se trata ya de *casas más, casas menos*, como dice el cantar provinciano, sino de *rascacielos cada vez más altos, edificios cada vez más grandes y puentes cada vez más extensos.*

LO MAS ALTO DEL MUNDO



Desde las torres de un nuevo edificio neoyorquino podrá verse hasta 72 kilómetros de distancia

Por CESAR A. RAMOS
Para AUTOCLUB

Es así como la obra gigantesca de erigir una verdadera ciudad ultramoderna como lo es la Feria Mundial en un plazo brevísimo, de unir a Brooklyn con Staten Island mediante un puente colgante por encima de un brazo de mar o de construir una carretera elevada que cruce a la isla de Manhattan, ha pasado a segundo plano en el aspecto de la noticia.

Nueva York no se contenta ya con tener los edificios más altos del mundo, el Empire State Building y otros como el Chrysler, el de la RCA y el recientemente inaugurado de Pan-Am. La Capitanía del Puerto de Nueva York anunció en conferencia de prensa los planes para la erección del Centro del Comercio Mundial, que consistirá en dos edificios en forma de torre y que superarán en altura a todos los actuales, pues se elevarán a 411 metros sobre la parte sudoeste de Manhattan.

Cada uno de los edificios tendrá 110 pisos y se destinarán a centralizar el comercio norteamericano de importación y exportación, actuando además allí las cámaras de compensación en cuanto a las transacciones comerciales.

Los edificios se levantarán en una extensión de 16 acres y los costos de construcción se estiman en, aproximadamente, 350 millones de dólares. La fecha fijada para la iniciación de los trabajos de erección de las torres es a comienzos de 1965, y se calcula que la primera parte estará finalizada para 1968, terminándose los edificios en el año 1970.

Las enormes estructuras de acero tienen una superficie rentable de 100 millones de pies cuadrados y darán cabida a las agencias oficiales, salones de exposición y también a miles de oficinas de

Esta fotografía muestra a través de modelos en escala el aspecto que ofrecerán las dos torres del edificio más alto del mundo al reflejarse en el espejo de las aguas del río Hudson.

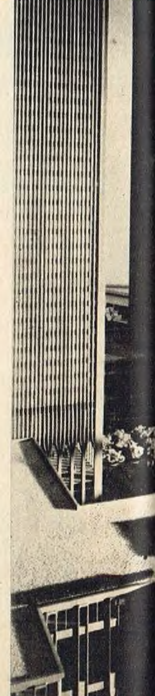


Vista de la calle elevada en el lado oeste de la costa del río Hudson que será la principal vía de acceso al monumental edificio y en la que habrá lugar para estacionar 1.600 automóviles.

En esta vista aérea de la zona del puerto de Nueva York puede apreciarse la ubicación que tendrá el Centro del Comercio Mundial a que se hace referencia en la presente nota.

•

En el poco común nivel de las plazas más grandes del mundo podemos apreciar aquí el gigantesco espacio libre que los viandantes dispondrán para el acceso a las dos torres.



empresas que se dedican al comercio mundial. Y el interés que esas empresas han demostrado en contar con oficinas en los nuevos edificios, queda evidenciado por el hecho de que pasan ya de un centenar las que han firmado contratos de arrendamiento. Al poco tiempo de efectuado el anuncio de la erección del Centro del Comercio Mundial, más de un 65 % de la superficie rentable había sido ya reservada o se hallaba en vías de negociación.

Arquitectura y proyecto

El proyecto de los edificios estuvo a cargo de dos de las principales firmas de los Estados Unidos: Minoru Yamasaki & Associates de Birmingham, Michigan, y de la Emery Roth & Sons de la ciudad de Nueva York. Los trabajos de planeamiento comenzaron hace dos años y se considera que, dada la magnitud del proyecto y los problemas de todo orden que en ese tipo de construcciones se plantean, el tiempo de estudio y de proyecto ha quedado así considerablemente reducido.

Las torres se levantarán en una plaza y estarán rodeadas por fuentes cuya extensión será de cinco áreas, y por su belleza rivalizarán con las que se ven en las plazas históricas del Viejo Mundo.

En cuanto a la entrada principal de los edificios, será por la calle Church, de manera que el Centro estará a pocos pasos de una de las arterias de mayor actividad comercial del mundo.

En la parte norte de las estructuras habrá un hotel con 250 habitaciones y salas especiales para seminarios y conferencias.

Cómo son las torres y los ascensores

Dos de los problemas de más difícil solución que se presentan a las empresas constructoras de rascacielos son el costo creciente de los edificios conforme aumenta su altura, y la gran cantidad de espacio que demanda la instalación de ascensores y escaleras, más aún en la ciudad de Nueva York, donde las

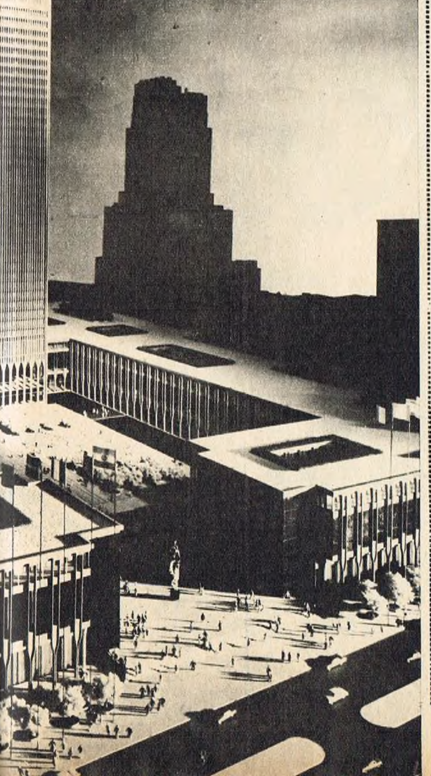
disposiciones municipales en materia de seguridad son muy estrictas y deben cumplirse al pie de la letra.

Para compensar esa pérdida de espacios, en los edificios del *Centro* las paredes exteriores soportarán las cargas verticales, resistirán el efecto de los vientos laterales y a la vez permitirán que los salones y oficinas carezcan de columnas, aprovechándose así un mayor espacio libre.

En cuanto al movimiento vertical de pasajeros, esto es, a los ascensores, se los instalará en tres zonas de funcionamiento: en la primera los coches irán desde el primer piso hasta el 40º; en la segunda desde el 41º hasta el 73º y en la tercera desde el 74º hasta el 110º. En los pisos 41º y 74º habrá estaciones o salas para ascender o descender de los ascensores y aquellas estarán a su vez comunicadas con las principales del primer piso mediante coches expresos de alta velocidad.

Cuando los pasajeros deseen trasladarse desde estas últimas hasta las dos zonas superiores de los edificios, lo harán mediante los ascensores expresos y luego cambiarán a los de servicio local para ir a los pisos intermedios. El total de ascensores de los edificios será de 230, y por su velocidad de 1.700 pies por minuto serán los más rápidos del mundo.

Desde la cima de las torres del Centro del Comercio Mundial podrá verse en una extensión de 72 kilómetros, y en cuanto al peso total de las estructuras será de 1.250.000 toneladas. En los cimientos de las torres se emplearán 800.000 metros cúbicos de hormigón y habrá garajes en cinco niveles para el estacionamiento de 1.600 automóviles. •





María Casares, que acentúa la poderosa sugestividad de un espectáculo vibrátil, cuyo tono está impregnado de una penumbra lúgubre.

María Casares

BUSCO EL ANCESTRO DE GALICIA EN "DIVINAS PALABRAS"

Por EDMUNDO GUIBOURG
Para AUTOCLUB - Fotos de MARGARET DAMMER

Los personajes de "Divinas palabras" se mueven en panoramas adornados por símbolos, que lo mismo pueden ubicarse en cuevas de gitanos que en un cráter de la luna.

POR segunda vez ha querido María Casares hacer de Buenos Aires su trampolín hacia la actuación en español, que para la extraordinaria artista de Francia implica un regreso a la lengua de la niñez. Español decimos y no castellano; ni menos nuestro idioma. Tanto por lo que a la fonética como a la terminología pueda referirse. ¿Qué queda de las acentuaciones gallegas? Al vocalizar la pronunciación hispana algo subsiste del sonsonete declamatorio de los comediantes franceses.

Siendo *Divinas palabras* un retablo de tipos y maneras comarcanas, escrito por un maravilloso verbalista del castellano, surge necesariamente otra pregunta: ¿En qué lengua se representa en el Coliseo, confiado el texto a tan notable artista de formación francesa y a algunos excelentes artistas de nuestro país? Traducida con destino a espectadores franceses y alemanes, no hubo otra exigencia que la de una traducción feliz. En cambio, volcada hacia espectadores argentinos ya no se trataba de traducir, sino de acometer, con casticismo o sin él, un lírico verbo. Condena fatal al galimatías. Tal la primordial dificultad con que dio de cabeza contra un muro al joven e inteligente director argentino, Jorge Lavelli, quien al impulso de una beca del Fondo de las Artes anduvo por Europa en busca de experiencia y supo descollar en París. Dificultad también la de la pintura regional, que fue sorteada acudiendo a una estilización de universidad. De ahí las decoraciones neutras y las orientadas hacia la *feerie*, de Krystina Zachwatowicz.

La vena antigua

¿Escribía Valle Inclán para el teatro? Escribía teatro, que no es lo mismo. A sabiendas de que no iba a tener curso. Lo que hoy en España llama Buero Vallejo *imposibilismo;* teatro escrito en libertad y por de imposible aceptación en su momento, teatro de vanguardia. Hace casi treinta años, el propio Valle Inclán se avino a corregir el texto cuando Margarita Xirgu se animó a darle vida escénica a *Divinas palabras;* atenuó mal de su agrado algunas violencias del lenguaje y la acción. Sobre una estructura de Autos Sacramentales y seducido por el ritmo, la gracia y la malicia de la *comedia dell'arte,* dislocó la vida popular de su colorida provincia hurgando en el ambiente de pícaros y farandules, ciñéndose a una síntesis endemoniadamente sarcástica. Corrosiva acidez; lóbrega amargura.

Juan Guerrero Zamora, que ha estudiado con delectación el teatro valleinclanesco, cae en el ditirambo y declara que *Divinas palabras* es, nada menos, la obra más excelsa de la escena peninsular desde los Si-

glos de Oro. Exégeta que suele ser tan mesurado como prolijo, contagióse así de la hipérbole que estaba en las características del gran Don Ramón.

D'Annunzio y Lorca

Guerrero Zamora, atento a un teatro evocativo del medioevo, el de Ghelderode, que fue escrito en vida de Valle Inclán, pero ignorado por éste, ya que no cuajó en Europa hasta después de la muerte del escritor español, farsa flamenca cuya fuente plástica cabe ser encontrada en las kermesses de Bosch y de Brueghel, señala semejanzas harto significativas en lo que atañe a la fuerza grotesca de la grasa befa nutrida de esencias populares rústicas, que en Valle Inclán configura el *esperpento*. De su tierra, densa de abusiones y consejas, ricas en liturgias y desenfrenos del instinto, reflejó en este *esperpento* los aspectos de monstruosidad caricatural, vibrantes de un panteísmo que no es pagano por cuanto el espíritu de devota religiosidad acompaña como una sombra al ímpetu de la sensualidad. Labrado todo ello en forja de estilo, para que el lenguaje salpimentado de dialecto y de fabla antigua se convierta en elemento de descriptivo relieve. Goya creaba monstruos que hacía provenir de *los sueños de la razón*. Valle Inclán los encuentra en las encrucijadas de la truhanería, pero bajo el signo de Goya.

En cuanto al regusto del preciosismo que destaca el primor del orífice, piénsese en el parentesco con D'Annunzio, tanto más si la tempestuosidad rural de *La hija de Iorio* figura entre los manantiales en que se nutrió el García Lorca de *Bodas de sangre* y *Yerma*, ya que evidentemente don Ramón del Valle Inclán contaba entre los antecesores más palpables del poeta dramático granadino. Patente prueba, *Divinas palabras*.

Corte de los Milagros

Con los ojos puestos en sugestiones medievales de los llamados Misterios, concebido el teatro de Valle Inclán en la aceptación de *Autos Modernistas*, que él mismo le asignaba, de profundidad diabólica (tal el conjuro del trasgo cabrío), el aspecto de moralidad antigua preside la feria de la sordidez, la rijosidad y la muerte, pudiendo cada una de estas palabras llevar mayúsculas.

¿Cuáles son, en cambio, las divinas palabras? Repetidas en castellano y latín, son las que proclaman que quien sea sin pecado arroje la primera piedra contra la adúltera lapidable. Referidas están al brusco y sorpresivo desenlace que trueca a una aldeana concupiscente en expiatoria víctima. Una faunalia cruel y erótica, es el castigo medieval en que desemboca la macabra verbena de escarnio. Sadismo de la plebe campesina, que se santigua supersticiosa, presta a la profanación. Segadores, vagabundos y truchimanes, comadres y brujas, van componiendo a trozos el coro de origen griego que relata o el coro claramente que al invocar el poder mágico de las agorerías, maldice y plañe. Debajo de la alucinación de la muerte corre una morbosidad sexual, pródiga en amancebamientos y desbordes. Siniestro costumbrismo que, a título de fragmento gallego, pertenece al gran panorama tétrico de la España Negra, en la que con línea dura penetró Gutiérrez Solana. El ejercicio de la virtud teologal de la caridad, visto con lupa y en sesgo desde el reverso que ofrece el profesionalismo mendicante, con la recia hondura de aguafuerte que define la atmósfera apestada de toda Corte de los Milagros.



El director y la escenógrafa rumbearon hacia una fantasía con reminiscencias de montajes shakespeareanos y libertad de cuento de hadas.

La bella Galicia

Suprimida Galicia, al borrar los factores colorísticos de tipicismo; suprimida la musicalidad idiomática en su sabor genuino, se han desvanecido elementos e instrumentos primordiales. Ante escollo que les pareció insalvable, el director y la escenógrafa, el uno de la mano de la otra, rumbearon hacia la fantasía: el director, pensando en visiones de exaltación poética con reminiscencias de montajes shakespeareanos y la escenógrafa induciéndolo al cuento de Hadas. Adiós al realismo crudo y violento de Valle Inclán; a la pintura de ambiente, que en el libro sigue siéndolo aún ante las befas del trasgo cabrío, objeto de delirio.

Los actores argentinos exteriorizan muy dúctil aptitud de adaptación y bien hubieran servido para lo real como sirven para lo fantástico. Eva Franco, Carlos Estrada, Fernando Vegal, Fernando Labat, Osvaldo Pacheco, Cipe Lincovsky, Estela Molly y otros, salen bastante airosos de una prueba ardua, moviéndose en panoramas adornados por símbolos que lo mismo pueden ubicarse en cuevas de gitanos que en un cráter de la luna. Todo lo cual no amengua la ponderosa sugestividad de un espectáculo vibrátil cuyo tono general, perdido el pintoresquismo, está impregnado de una penumbra lúgubre.

Del poeta nativo de Villanueva de Arosa (o de la Puebla del Caramiñal), ¿adónde han ido a parar las pinceladas que pintaban una *Viana del Prior* orgullosa de la iglesia románica de San Clemente en la cruz de los caminos (sobre la que se levanta el telón) y la quintana y el soto de castaños y el rumoroso robledo? Desdibujadas quedaron por completo las imágenes del río de orillas que apacentan vacas, de la taberna del puerto, de la sombra de la Colegiata, de las ruinosas tejas del caserío en *Lugar de Condes Viejos*. La cocina terreña, que era la intimidad, y el peñasco a los vientos que era el campo de aparición del trasgo, anulados. Nada de una Galicia más decorativa que ese sueño de nubes de seda en que no opera la remoción telúrica ni el encanto de un ancestro para el ojo viajero. •

APARECIO LA GUIA TURISTICA

EDITADA por el Automóvil Club Argentino acaba de aparecer, en un lujoso volumen, la "Guía Turística de la Argentina", publicación de gran interés, que describe al país en sus aspectos geográficos, históricos, folklóricos y paisajísticos.

Se distribuye por medio de venta a $ 100 y $ 500, a socios y no socios, respectivamente.

ADITIVOS SINTETICOS CONCENTRADOS HAN SIDO PUESTOS EN VENTA

NUESTRO medio automotriz puede juzgar actualmente a una nueva formulación en aditivos, de la que se tenía noticia por la prensa de los Estados Unidos y Europa: los aditivos sintéticos concentrados. Los que ahora se conocen son dos "Ore-Point" para agregar a la nafta y al gas-oil, y "Ore-Jet", para la mezcla 2T.

Estos productos, totalmente importados, forman parte de una extensa gama de lubricantes y aditivos sintéticos de características novedosas.

La acción técnico-económica de estos productos —según sus fabricantes— radica en varias características fundamentales, que someramente enunciadas, son las siguientes: acción descarbonizadora total, que se lleva a cabo en todo el recorrido del combustible, desde el tanque hasta el sistema de escape; esta acción de limpieza impide la formación de incrustaciones carbonosas que reducen la sección de los conductos y traban la eficiente acción de los aros, la cabeza del pistón, válvulas o lumbreras, bujías o inyectores, etc., impidiendo la combustión total.

"Ore-Jet" y "Ore-Point" son neutros y neutralizan la acidez natural del gas oil y de la nafta, y la formación de ácidos en la combustión, especialmente del corrosivo ácido sulfúrico, ocasionado por el margen de azufre existente en el combustible.

AUMENTAN LAS FACILIDADES PARA LOS TURISTAS EN ESTADOS UNIDOS

UNA empresa norteamericana ha iniciado un plan de excursiones para turistas extranjeros, ofreciendo a 59 dólares un boleto por 99 días de viaje ilimitado en los ómnibus de su propiedad, entre las Montañas Rocosas y la costa del Atlántico.

Por su parte, varias líneas aéreas ofrecen ahora viajes ilimitados para extranjeros visitantes, a 500 ciudades norteamericanas a sólo 100 dólares por 15 días o 45 días por 200 dólares. Alrededor de 200 hoteles ofrecen alojamiento para viajeros internacionales a tarifas reducidas. Los trámites de entrada al país han sido simplificados para acelerar el paso por la aduana de los viajeros. En puertos y aeropuertos importantes se han establecido nuevas facilidades, de modo que los viajeros pueden ser atendidos y despachados sin demoras ni incomodidades.

AGASAJO FIAT A CORREDORES DEL GRAN PREMIO

En los salones del Círculo Italiano, directivos de FIAT CONCORD SAIC agasajaron con una cena a los corredores que se clasificaron con automóviles de esa marca en el Octavo Gran Premio de Turismo Mejorado, y a quienes colaboraron en el buen éxito alcanzado por el FIAT 1500 Gran Clase, ganador absoluto de la competencia entre coches de fabricación nacional, primero en su categoría y precedido únicamente en la clasificación general por los tres Mercedes Benz de la categoría máxima.

Presidió la mesa el director general de Fiat Concord, Dr. Oberdan Sallustro, quien destacó en la oportunidad la trascendencia de esa clasificación, por cuanto mostraba que la industria nacional automotriz ha logrado un grado tal de calidad que, no solamente pudo salvar airosamente el riguroso banco de prueba que significó esa difícil carrera, sino también superar a máquinas de importación, especialmente preparadas y de mayor potencia y velocidad que las de producción argentina. Seguidamente el Dr. Sallustro, a quien acompañaban el director Comercial, Sr. José Sclaverano, y el director de fábrica, Ing. Juan Rossi, entregó distintos premios a los señores José María Ibáñez y Américo Grossi, que organizaron y dirigieron el equipo de Automóviles Alvear, a Eduardo Rodríguez Canedo, conductor del FIAT 1500 Gran Clase mejor clasificado, y a los corredores y acompañantes de los automóviles de la misma marca que finalizaron la importante prueba.

EN LA ESTACION DEL A.C.A., EN JUNIN DE LOS ANDES, SE HA INAUGURADO UNA PROVISION

EN un amplio local adjunto a la estación de servicio autorizada del A.C.A. en Junín de los Andes se ha inaugurado, con la presencia del delegado oficial, señor José Lucas Echegaray una provisión general en la que se expenden comestibles, bebidas, artículos de pesca, regionales, de fotografía, etc.

La mencionada estación de servicio autorizada, en la que se expende nafta de Y.P.F., colabora eficazmente en la atención de todo lo relacionado con el turismo nacional e internacional con Chile.

RECREOS Y CAMPAMENTOS

RECREO "TIMBUES"

ABARCA una extensión de diez hectáreas y está ubicado sobre la ruta pavimentada Nº 11, Rosario-Santa Fe, a sólo 40 km al norte de la ciudad de Rosario. Hacia el oeste se halla limitado por el río Carcarañá, donde puede practicarse la pesca.

Su acertada disposición forestal realza la belleza del campo, el que dispone de casitas para pernoctar, las que se alquilan a precios reducidos, debiendo efectuarse la reserva de las mismas con anticipación en la filial Rosario de la entidad. El plazo de arrendamiento es de diez días como máximo, a fin de satisfacer la gran demanda de las mismas, y sólo se alquilan a asociados, los que podrán ocuparlas con sus familiares e invitados.

El recreo dispone de buffet, servicios sanitarios, agua corriente, juegos diversos, etcétera.

Su teléfono es Timbúes 244.

"SAN CLEMENTE DEL TUYU" Y "MAR DE AJO"

ESTOS campamentos se encuentran ubicados sobre el océano Atlántico, en zona balnearia, habiendo sido objeto de un constante plan de forestación y fijación dunícola, coronado con la hermosa realidad de viveros integrados por valiosas especies, los que abarcan una extensión de diez y cuatro hectáreas, respectivamente.

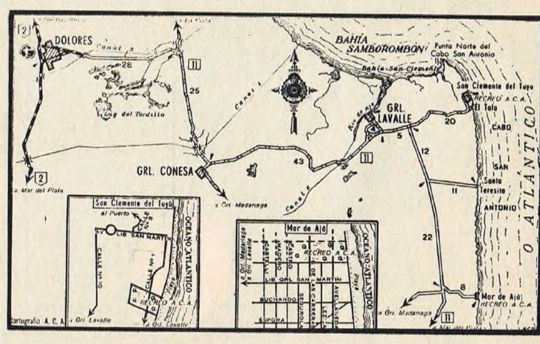
Por su situación privilegiada, es numerosa la concurrencia de asociados durante la temporada veraniega. Los mismos poseen mesas, bancos y fogones de material a disposición de los visitantes, como así también servicios sanitarios y agua corriente. San Clemente del Tuyú cuenta con teléfono Nº 124.

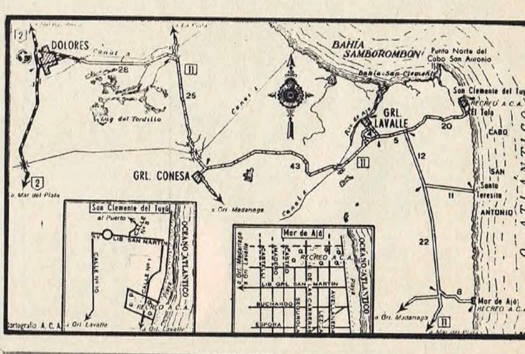
En esas dependencias se permite la instalación, por parte de los socios, de carpas y casas rodantes, de acuerdo con el reglamento general en vigencia, debiendo abonar para ello los derechos correspondientes.

Las distancias desde Buenos Aires son las siguientes:

a San Clemente del Tuyú...... 336 km
a Mar de Ajó .... 361 km







CITROËN YA SUPERO A RENAULT EN SU VOLUMEN DE PRODUCCION

CON 44.500 vehículos construidos en setiembre (de los cuales 35.000 eran automóviles particulares o comerciales), Citroën arrebató a Renault el primer lugar entre los constructores franceses de automotores. En el mismo mes, Renault produjo 40.700 vehículos (34.600 automóviles).

La producción de Citroën (automóviles) aumentó de 257.775 unidades en los primeros nueve meses de 1963, a 274.891 en el mismo período de 1964, mientras que la de Renault mermó de 436.792 a 344.175.

Por su parte, Peugeot se mantuvo prácticamente estable, en cuanto a automóviles se refiere, con 192.616 unidades, contra 192.824 en los primeros meses de 1963. Simca mermó, en cambio, de 218.150 a 208.600 unidades durante el mismo período.

La calidad se impone!

Cuarta victoria consecutiva Mercedes-Benz

La pericia de nuestro equipo y la nobleza de nuestras máquinas nos permitieron, por cuarta vez consecutiva, llegar victoriosos a la meta final del Gran Premio Internacional de Turismo. Esta serie ininterrumpida de victorias ratifica una vez más la tradicional bondad de los productos de nuestra marca. Mercedes-Benz Argentina, celosa heredera de esa tradición, produce en nuestro país esa misma calidad. Para ello cuenta con personal altamente capacitado y con más de 730 modernas máquinas herramienta instaladas en los 113.000 m² cubiertos que tiene su Centro Industrial de González Catán. Estas realizaciones que han demandado inversiones por más de 2.100 millones de pesos y el riguroso control de cada pieza permiten a Mercedes-Benz Argentina fabricar chasis para camiones y colectivos con la ya proverbial calidad de la marca.

- En el deporte: Cuatro victorias consecutivas en el país.
- En el transporte: Un millón de kilómetros sin reajuste del motor.



MERCEDES-BENZ





El gobernador de La Pampa procede a cortar la tradicional cinta azul y blanca, inaugurando así la estación de servicio de Lihuel Calel.

SE INAUGURO LA NUEVA ESTACION DE SERVICIO Y MOTEL DEL A. C. A. EN LIHUEL CALEL, LA PAMPA

Igual ceremonia se cumplió en la Estación Adherida de General Acha

EL 2 de noviembre, una delagación del Automóvil Club Argentino, integrada por las siguientes personas: Presidente: Dr. César C. Carman; Secretario: Dr. Walter A. Saborido; Prosecretario: Sr. Plácido Seara; Tesorero: Sr. Federico Lajud; Protesorero: Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli; Delegado Asamblea y Presidente de la Comisión Asesora de Caza Deportiva: Sr. José Agustín Nazar Anchorena; Delegado Asamblea: Sr. Asdrúbal Bosio Blosi; Gerente General: Sr. Domingo M. Armendáriz; Sub-inspector General: Sr. Carlos J. von Breuning, e Inspector Regional Sr. Osvaldo J. Calvo, partió con destino a la provincia de La Pampa, para inaugurar la nueva Estación de Servicio y Motel construido en el Parque Lihuel Calel, de propiedad del Club, y la adherida de General Acha.

A mediodía almorzaron con las autoridades de la Filial Nueve de Julio, que preside el Dr. Juan Angel Maldonado. Más tarde, recorriendo las instalaciones, se concretó la construcción de un quincho para comodidad de los señores asociados.

Por la noche, arribados a Santa Rosa, se realizó una cena en el Hotel Comercio con las autoridades de la filial local, oportunidad en que se le entregaron los respectivos diplomas. Posteriormente el Dr. César C. Car-



Vista de la entrada a la Estación de Servicio de Lihuel Calel, con Motel anexo, construida en colaboración con el gobierno de la provincia de La Pampa.



La visita a La Pampa sirvió también para inaugurar los servicios de la Estación Adherida de Gral. Acha. Al pie del clásico muñeco posan las autoridades nacionales, provinciales y de la Institución, con los propietarios del establecimiento.



La perspectiva de las instalaciones de la nueva Estación de Servicio y Motel de Lihuel Calel, ofrecen al loctor una cabal idea de su significado para la seguridad de los caminos sureños.



En el acto inaugural de Lihuel Calel recorren las instalaciones el señor Nazar Anchorena, don Federico Lajud, tesorero del A.C.A., el titular de la Institución, el gobernador de La Pampa, doctor Amit, y el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, doctor José Antonio Garayzábal.

man recibió un diploma y un banderín que le fue obsequiado por las autoridades del Aero Club local.

En horas de la mañana del día siguiente, la comitiva se trasladó hasta la Casa de Gobierno, para saludar al señor Gobernador, Dr. Ismael Amit, y en esta oportunidad se le entregó, como también al señor Vicegobernador, don Eliseo Grubisich, la credencial de socio honorario. Se hallaban presentes el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, Dr. José Antonio Garayzábal, y sus directores señores Sabet Abd el Jalil y Enrique González Vidal, y las autoridades de la Filial Santa Rosa del A.C.A., presididas por su titular Dr. Juan P. Torroba, juntamente con el Ing. Juan F. Carrevedo de la Dirección de Parques Nacionales

Posteriormente, todos los presentes se trasladaron hasta el solar donde será levantado el motel que construirá la provincia en colaboración con la Dirección Nacional de Turismo y que será posteriormente entregado al A.C.A. Se procedió a la colocación de la piedra fundamental, haciendo uso de la palabra el Dr. Amit y el Dr. Garayzábal; en seguida el ingeniero Guimarey, Director de Obras Públicas de la Provincia, a cargo de las obras, dio unas explicaciones sobre las mismas, anunciando que serían terminadas a fines del año próximo.

Estas constarán de una estación de servicio, bar y restaurante y 20 habitaciones con baño privado y cocheras, en grupos de dos, con teléfonos individuales, música funcional y parque infantil.

Después de recorrer la ciudad, la comitiva del A.C.A., acompañada por directivos de la Filial Santa Rosa, el Inspector Regional Don Angel Nervi, y los representantes de la Dirección Nacional de Turismo, el Gobernador de la Provincia Dr. Ismael Amit, el Vicegobernador Sr. Eliseo Grubisich, el Ministro de Gobierno Dr. Héctor Fazzini, el Ministro de Economía y Asuntos Agrarios Ing. Juan J. Butet, el Ministro de Asuntos Sociales, Sr. Abraham Salin y los Diputados provinciales señores Alberto Celesia, Orlando Di Napoli y Evaristo Arias, se trasladaron a la localidad de Lihuel Calel, donde el Reverendo Padre Cándido Miranda bendijo las instalaciones de la Estación de Servicio y Motel, construidos por el gobierno de la Provincia y cedidos en propiedad al A.C.A. para su atención y explotación.

El señor Gobernador procedió a cortar la cinta con los colores patrios, efectuándose posteriormente el descubrimiento de una placa de bronce alusiva al acto. Habló el Dr. Amit, quien entregó la posesión de la estación y el motel al A.C.A., y en seguida lo hizo el Sr. Garayzábal; para agradecer sus palabras habló el Dr. César C. Carman. A continuación se efectuó la primera carga de nafta, lo que se hizo en el coche del Gobernador, manipulando la manguera el Dr. Carman. Luego los concurrentes recorrieron el conjunto, que consta de una estación de servicio con amplias comodidades y un salón de 12 metros de largo, instalaciones sanitarias y viviendas para el personal, fosa de engrase, una usina eléctrica con 2 equipos electrógenos y dos unidades de moteles de 4 habitaciones con baño privado, cada una con una capacidad total de 20 camas.

Cabe destacar, asimismo, la inauguración que se llevó a cabo de una estafeta de correos, lo que representa un servicio de real importancia para un amplio sector de

(Pasa a la página 176)

AAIRA ESTUDIA LOS CREDITOS COMERCIALES

La Asociación Argentina de Importadores de Repuestos de Automotores y Anexos acaba de incorporar a sus actividades un moderno sistema de intercambio de informaciones, estrictamente reservado para sus firmas asociadas, merced al cual, se procurará aportar los más fehacientes elementos de juicio y rodear de las mayores seguridades a los procedimientos de trámite encaminados a la determinación y asignación de los créditos comerciales.

Las principales empresas agrupadas en AAIRA han puesto a disposición de este nuevo servicio, todos los antecedentes acumulados por su experiencia en materia de créditos y han organizado las tareas de manera que resulten expeditivas y satisfagan cabalmente exigencias de responsabilidad, exactitud y confianza.

AUTORIDADES DEL A.C.A.

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 2º:
Ing. Mario L. Negri
Secretario:
Dr. Walter A. Saborido
Prosecretario:
Dr. Plácido Seara
Tesorero:
Sr. Federico Lajud
Protesorero:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares:
Sr. Simón Finkelberg
Esc. Enrique F. Ghezzi
Dr. Fernando González Canicova
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Luis Pandra
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Dr. Emilio L. Villarroel
Esc. Roberto N. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Héctor Aizpiri
Ing. Belisario Alvarez de Toledo
Sr. Mario Camuyrano
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Ing. Manuel J. Escasany
Ing. Emilio E. J. Ferro
Dr. Horacio A. Hueyo
Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Domingo A. Romano
Secretario:
Dr. Manuel M. Pérez Taboada

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Marcos Victorica
Vicepresidente 1º
Dr. Silvio E. F. Bonardi
Secretario:
Dr. Luis Orcoyen
Vocales Titulares:
Sr. Alberto De Ridder
Sr. Eduardo Del Piano
Vocales Suplentes:
Sr. Jorge Alvarez Trongó
Sr. Pedro Guglielmino
Ing. Abel M. Lissarrague

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canosi
Secretario
Dr. Enrique Sojo
Vocales Titulares:
Dr. Ricardo A. Bassi
Sr. Manuel Rawson Paz
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo
Srta. Gisele Shaw
Vocales Suplentes:
Dr. Roberto López Novillo
Sr. Tufik Sarquis
Dr. Rodolfo Eyherabide

PROGRAMA DE EXCURSIONES DEL A.C.A. PARA 1965

El presente programa ha sido preparado con el objeto de anticipar a nuestros asociados las excursiones a realizarse en 1965 —éstas pueden sufrir aún algunas modificaciones de fechas e itinerarios —, reservándose el A.C.A. el derecho de hacerlo con la anticipación necesaria.

	ARGENTINA
Desde mayo a octubre, en auto pullman.	**"Excursión al noroeste argentino".** Córdoba, Río Hondo, Jujuy (Quebrada de Humahuaca), Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja, Los Cocos, Buenos Aires.
Diariamente, en auto pullman.	**"Sierras de Córdoba"**: 10 días en Los Cocos.
Fechas a confirmar.	**"Excursión a la región de Cuyo"**: San Luis, Mendoza y San Juan.
Salidas por vapor y avión.	**"Aunción del Paraguay y Cataratas del Iguazú"**, vía río Paraná y Paraguay.
Fecha libre, en avión y tren.	**"Región de los Lagos"**. Excursiones "Programa de Verano e Invierno".
Diciembre, autos particulares.	**"Caravana"** con autos particulares, acompañados por coche piloto y de auxilio mecánico.
29/1/65 por vapor "Cabo San Vicente".	**"Crucero a los canales fueguinos".** Escalas en Montevideo, Punta Arenas, Ushuaia, Bahía Garibaldi, Ushuaia, Montevideo. Regreso a Buenos Aires el 11/2/65.
9/1, 20/2, 13/3, 10/4, 8/5, 5/6, 3/7/, en auto pullman.	SUDAMERICA: BRASIL **"Excursión al Brasil por vía terrestre"** desde Montevideo, a **Melo, Porto Alegre, Curitiba, Sao Paulo y Río de Janeiro.**
24/2/65, por vapor "Cabo San Roque".	**"Crucero carnaval carioca".** Escalas en Montevideo, Río de Janeiro, Santos, Montevideo, y regreso a Buenos Aires el 8/3/65.
Fecha libre.	**"Esto es Brasil".** Excursiones por avión y vapor, viajes individuales con estada en Río de Janeiro, Sao Paulo, etcétera.
Fecha libre, por avión.	**Chile, Perú, Bolivia y México. "Países de leyenda".**

Fecha libre, por avión.	**"Vacaciones en Perú y México". "Por la ruta del Pacífico".**
12/2/65, por vapor "Cabo San Vicente".	**"Crucero al Caribe".** Escalas en Montevideo, Santos, Río, Pernambuco, La Guayra, Veracruz, Nueva Orleáns, Kingston, Fort de France, Port of Spain, Bahía, Río, Santos, Montevideo, y regreso a Buenos Aires el 31/3/65.
Fecha libre, por avión.	**"Tour 301 - Sudamérica".** Excursiones paso a paso de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú, Venezuela y Uruguay.
Fecha libre.	**"Conozca Estados Unidos".** Viajes individuales programados para la visita de ciudades en Estados Unidos y Feria Mundial de N. York.
Fecha libre.	**"Visite Estados Unidos".** Programa de excursiones individuales visitando diversas ciudades de Estados Unidos.
Mensualmente desde abril a sept. (acompañadas). En auto pullman.	**"Conozca Europa".** Todo incluido desde U$S 421.—. Excursión de 36, 50, 60 días. Salidas de Buenos Aires por avión o vapor, conectando con las salidas de Barcelona, Roma o Lisboa, según fechas indicadas.
Mayo (acompañadas).	2ª Excursión a las 500 Millas de Indianápolis y Feria Mundial de Nueva York.

VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO

SOLICITE NUESTROS PROGRAMAS DE EXCURSIONES POR VAPOR Y POR AVION



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avenida DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83 - 6061

NOMBRE Y APELLIDO.. SOCIO Nº ....
DIRECCION: Calle.......................... Nº...... LOCALIDAD........................... F. C. ....
Nº DE PARTICIPANTES................ FECHA DE SALIDA APROXIMADA ....
TRANSPORTE POR AVION........................ POR VAPOR ....
PAISES QUE DESEA VISITAR............................... DURACION APROXIMADA.....................
EXCURSIONES EN AUTO PARTICULAR (Alquiler o compra) — AUTOPULLMAN — TREN.

HAGA TURISMO CON AUTO CLUB



LA CORDOBA DEL SUR

Mosaico de las más diversas perspectivas turísticas. Importante rubro en la economía provincial.

por
GUSTAVO A. GUERRERO
Fotos del autor
Ilustró Juan Olsina

La provincia de Córdoba ofrece durante todo el año la infinita gama de su naturaleza y clima privilegiados, que la hacen propicia para el desarrollo integral de la actividad turística.

Las pintorescas sierras, la visión de sus acogedores valles, los beneficiosos efectos de su saludable clima, el encanto de sus ríos, el movimiento deportivo dentro de sus embalses y en torno a ellos, en fin, todas sus bellezas naturales, unidas a su tradición histórica y atractivo folklórico, constituyen el escenario adecuado para los más variados programas turísticos, gozando siempre del vivificante aire de sus sierras y bosques.

La topografía serrana ocasiona notables cambios en el clima. Frío en invierno y caluroso en verano, pero ambos extremos se soportan mejor gracias a la sequedad del aire. Si bien Río Cuarto ofrece una máxima media de verano de 31 grados, la mínima, en cambio, es de 16 grados, circunstancia que hace soportable las elevadas temperaturas de las horas del día, que contrastan con el fresco de las noches.

En invierno, la máxima media es de 16 grados y la mínima media de 3. En las sierras las temperaturas son menos calurosas en verano, pero un poco más frías en invierno, aunque

siempre tolerables.

En esta oportunidad, nos ocuparemos de la parte meridional de la provincia, es decir, teniendo como norte el camino que une a la ciudad de San Francisco con la capital provincial, hacia el Sur, y con el confín de las sierras de Achala y Comechingones por el Oeste.

Esta zona comprende Alta Gracia, el valle de Calamuchita, los embalses de Los Molinos y Río Tercero y el sector de turismo de Río Cuarto, entre Alpa Corral y Achiras, recostado sobre Comechingones. Además integran este conjunto un elevado número de ciudades y poblaciones de espectacular crecimiento económico y cultural tales como Río Cuarto, Villa María, Bell Ville, San Francisco, Laboulaye, La Carlota, Villa del Rosario, Villa Nueva y muchas otras.

A los efectos de presentar un panorama completo y rigurosamente actualizado de las facilidades de estada y tránsito de los turistas, AUTOCLUB realizó un exhaustivo recorrido de la zona citada, de manera que los visitantes que pasen su temporada de vacaciones o aquellas personas que lo hagan en tránsito por los caminos de la provincia, tendrán en este esquemático cuadro todo lo necesario para hacer grata su visita. Este plan de itinerarios debe ser complementado con la guía hotelera que anualmente edita el Automóvil Club Argentino.

Los caminos de Córdoba son buenos en general y no ofrecen ninguna dificultad al viajero, con excepción de algunos tramos abandonados desde hace tiempo y perjudicados aún más por las intensas lluvias de la presente primavera. En este aspecto cabe señalar que las rutas que van hacia el sur desde la localidad de La Cruz hacia Río de los Sauces y Alpa Corral, se pueden considerar impracticables por la falta de vados en algunos profundos cursos de agua, especialmente en el arroyo El Cano. También se encuentra en mal estado de conservación el transitado camino entre Río Cuarto y Piedras Blancas, pasando por lugares como San José, La Morocha y La Aguada. Todas esas zonas dotadas de condiciones geográficas y panorámicas para el turismo quedan así aisladas durante la estación calurosa, en que se producen las mayores crecientes y las más intensas precipitaciones pluviales que obstaculizan el movimiento automotor. Las alternativas para llegar a algunos puntos, es utilizar los entronques de camino desde la ruta nacional Nº 36 en las localidades de Elena, Gigena (Alcira) y Espinillo, pero no muy recomendables.

Asimismo, esa zona que es grata para el visitante en diversos aspectos, cuenta con escasas facilidades de hotelería; pero es acogedor el modesto hotel de Villa Chacay.

Alta Gracia y sus alrededores

Alta Gracia y su zona circundante es uno de los sectores de Córdoba donde el turismo alcanza su más extraordinario desarrollo. Posee hermosos y sugestivos paisajes que hacen grata la estada del viajero.

Cuenta en los aledaños con diversos balnearios naturales y piletas de natación. El clima es excelente, y los inviernos, benignos.

Desde Alta Gracia se puede visitar en Bosque Alegre el Observatorio Astronómico, dependiente del Observatorio Nacional de Córdoba, que fundara Sarmiento. Es uno de los cinco grandes observatorios del mundo y el más importante del hemisferio sur.

Muy cerca se encuentra el sector balneario que se conoce con el nombre de La Isla, con extensa playa. Resulta un paseo atrayente la recorrida por el valle de la Buena Esperanza, como asimismo, al llamado Primer Paredón, ideales para excursiones o camping. Los posteriores paredones se alcanzan por caminos inadecuados, y los últimos se hallan en propiedades privadas. Se puede visitar también el chalet Los Espinillos, frente al club de



Un detalle de la toma de agua del embalse de Río Tercero.



En esta foto puede apreciarse el cauce del río Santa Rosa, que desagua en el embalse de Río Tercero.

Esta es la capilla del Sagrado Corazón, existente en la ciudad de San Francisco, de la provincia cordobesa.





golf, en la calle Carlos Pellegrini, donde vivió sus últimos años el insigne músico español Manuel de Falla, y la plaza Belgrano (ex Mitre) por sus magníficos jardines.

Entre los numerosos balnearios naturales que pueblan la zona de Alta Gracia son los más frecuentados los de La Chirola, El Cañito y Paso Mártir.

El valle de Calamuchita

Calamuchita, el valle de los lagos, deslumbrante en su paisaje, asoma a los ojos del viajero desde sus bien abrigadas poblaciones y sus altas y agrestes sierras.

Es la zona mejor regada de la provincia y, en consecuencia, donde la vegetación es más pujante y de más intenso verdor.

Allí se encuentra la Unidad Turística Embalse, que en sus siete hoteles y 53 bungalows alberga durante el verano cerca de 4.000 personas en cada turno. Anualmente pasan por esa colonia alrededor de 25.000 personas. Constituye una verdadera ciudad, con todos los servicios urbanos correspondientes.

Los 120 kilómetros de costa del Embalse y su superficie de 5.600 hectáreas, uno de los más extensos de Sudamérica, proporcionan una amplia gama de actividades al visitante, entre las que se destaca la pesca con excelentes ejemplares de pejerrey, dorados, salmónidos, etc. En los hoteles se dispone de bowling, ping pong, canchas de fútbol, pileta de 150 metros de largo y plazas de juegos para niños. Se pueden visitar la curiosidad geológica conocida como El Hongo, las dos usinas, los diques y embalses, el cerro Libertad, El Pueblito, las instalaciones de piscicultura, El Mirador de Mi Casita, y la capilla de la gruta de Lourdes.

301 **ROSARIO.** Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Boulevard Oroño y Tres de Febrero. Teléfono 41278/9 y 67385. Dispónese de todas las comodidades para el turista y para el automotor. Se saldrá de Rosario siguiendo la ruta nacional Nº 11, de acuerdo con las indicaciones del A. C. A. y de la Dirección de Vialidad. Las distancias las indicaremos por los mojones de la ruta.
312 **FISHERTON**
313 Policía Caminera.
314,5 Puente arroyo Ludueña. Almacén.
317/18 Funes. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Resturante.
319 Estación de servicio.
327 Acceso a San Lorenzo. Ruta Nº 16.
328 **ROLDAN.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
340 **SAN GERONIMO.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
351 **CARCARAÑA.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
353 Puente Río Carcarañá. Recreo del Automóvil Club Argentino. Tel. 244. Almacén.
361 Correa. Estación de servicio.
364 Puente elevado. Almacén.
369 Puente arroyo Cañada de Gómez. Almacén.
376 Estación de servicio. Aeródromo.
377 **CAÑADA DE GOMEZ.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
379 Paso a nivel sin guardabarrera.
379 **LAS TROJAS.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
396 **ARMSTRONG.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
409 Combustible.
417 **TORTUGAS.** Policía caminera.
419 Estación caminera del Automóvil Club Argentino, con descanso. Tel. 14. Policía caminera. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
419,5 Puente río Tortugas. Almacén. Límite provincial de Santa Fe y Córdoba.
420,5 Policía caminera.
427 Acceso a General Roca. Estación de servicio.
427,5 Parque para descanso.
443 **MARCOS JUAREZ.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
446 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
464 **LEONES.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
482 **SAN MARCOS.** Estación de servicio.
491 **MONTE LEÑA.** Combustibles.
499,8 Policía caminera.
502 Bel Ville. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
516 Acceso a Morrison. Estación de servicio.
530 **BALLESTEROS.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
552 Estación de servicio.
553,5 Paso a nivel.
555 Gomería. Combustible.
556 Policía caminera.

557/60 VILLA MARIA. Estación caminera del Automóvil Club Argentino en Boulevard Sarmiento y M. T. de Alvear. Tel. 408. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
577 TIO PUJIO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
578 Puente angosto.
593 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
594,5 Curva con paso a nivel.
608,5 Acceso a Open Door (Colonia Nacional de Alienados).
610 OLIVA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
611. Policía caminera.
619 Parque para descanso.
628 ONCATIVO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
647 LAGUNA LARGA. Estación de servicio Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
659 Paso a nivel.
660 PILAR. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
661 Puente río Segundo. Largo y angosto.
662 Policía caminera.
665 RIO SEGUNDO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
680 TOLEDO. Almacén.
694 FERREYRA. Almacén. Nafta.
695,5 Curva cerrada con paso a nivel.
697 Arco de entrada a la ciudad de Córdoba. Policía caminera.
700 CORDOBA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto Iº. Tel. 4636 y 4713.

LA RUTA 8 EN LA PROVINCIA DE CORDOBA

En otras oportunidades en esta misma sección HAGA TURISMO CON AUTOCLUB hemos ofrecido a nuestros lectores las alternativas de la ruta nacional Nº 8, por lo que en esta oportunidad, por tratarse de un trabajo que abarca sólo el sur de Córdoba, iniciaremos la relación de las facilidades que el viajero encontrará en ese camino a partir desde su entrada a dicha provincia, que corresponde a los alrededores del kilómetro 402, siguiendo hasta el límite con San Luis, e indicando las distancias por los mojones de la ruta.

402 Límite provincial Santa Fe-Córdoba.
410 Acceso a ARIAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
412 Restaurante.
428 Bar.
431,5 Acceso a ALEJO LEDESMA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
455,2 Acceso a CANALS. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 148. Lugar para descanso. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
481 Puente Río Cuarto en curva.
496 Gomería. Bar.
499 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
500,8 Estación de servicio. Taler mecánico. Gomería. Restaurante.

501 LA CARLOTA. Estación adherida del Automóvil Club Argentino, en Hipólito Yrigoyen y Juárez Celman. Tel. 10. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Caminos pavimentados a Laboulaye y Villa María. Policía caminera.
501,1 Paso a nivel.
501,3 Restaurante.
509 Almacén.
517,6 Acceso a Los Cisnes.
531 Agua dulce. Estación de servicio. Restaurante.
541 Acceso a Alejandro (7 kilómetros).
559 REDUCCION. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
577,3 Paso El Durazno. Almacén.
597 Estación de servicio.
601 Almacén. Acceso a Las Higueras.
605 Paso a nivel.
607,1 Entrada a la ciudad de RIO CUARTO.
608,3 RIO CUARTO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida España 280. Tel. 16.
611,8 Paso a nivel.
612 Restaurante.
613 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
619 Policía caminera. Estación de servicio. Restaurante.
621 Puente río Santa Catalina.
622 HOLMBERG. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Achiras (48 kilómetros), en regular estado de conservación. Achiras es una antigua localidad veraniega con numerosas vertientes y arroyos. En su antigua iglesia se venera la imagen de Nuestra Señora de la Merced. Excelente zona para camping y excursiones.
624 Puente arroyo Chico.
630 Puente arroyo Graciela.
650 Puente arroyo del Gato (angosto).
653 Paso a nivel.
655 SAMPACHO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino de tierra a Achiras (43 kilómetros), en regular estado.

ITINERARIO: SANTA FE-CORDOBA

Los 340 kilómetros de camino que unen a las ciudades de Santa Fe y Córdoba se encuentran en excelente estado. La ruta nacional Nº 19 se inicia en la ciudad de Santo Tomé a sólo siete kilómetros del centro de la ciudad de Santa Fe. Desde ese punto indicaremos las distancias de acuerdo con los mojones de la ruta.

0 KM. SANTO TOME. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1 y 6 Paso a nivel.
9 Acceso a San Agustín (3 kilómetros).
19 Almacén. Nafta. Acceso a Esperanza.
23 Bosquecillo para descanso.
26 Acceso a Las Tunas (8 kilómetros). Almacén.
29 Acceso a San Carlos Norte (7 kilómetros).
32 Acceso a San Jerónimo Norte (5 kilómetros).
36 SAN JOSE DEL SAUCE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
39 Puente arroyo del Sauce.
44 Curva peligrosa. Bosquecillo para descansar.
47 Puente arroyo Colastiné.
59 Estación Saa Pereira (1 kilómetro). Estación de servicio. Gomería.
59,5 Paso a nivel.
60 Bar.
72 Paso a nivel.
74 Cruce con ruta nacional Nº 34. Angélica-Cañada Rosquín y Rafaela. Gomería.
75 Estación de servicio. Bar.
81 Puente Cañada de las Yeguas.
84 Acceso a Colonia Iturraspe (3 kilómetros).
93 Acceso a Colonia Clucellas. Estación de servicio.
110 Acceso a Estrada.
121 Acceso a Josefina (3 kilómetros).
123 Acceso a Villa Josefina (1 kilómetros).
125 Paso a nivel.
127 Límite provincial Córdoba-Santa Fe. Policía caminera.
128 Entrada a la ciudad de San Francisco. Estación adherida al Automóvil Club Argentino en avenida Libertador y D. Alighieri. Tel. 1190.
131 SAN FRANCISCO. Camino a Villa María. Se cuenta con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor.
132 Estación de servicio.
134 Paso a nivel.
151 DEVOTO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
161 Jeanmarie. Nafta. Bar.
178 LA FRANCIA. Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
193 Estación km. 581. Taller mecánico. Gomería. Bar.
202 EL TIO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Esta localidad se llamó anteriormente Villa Concepción.
216 EL FUERTECITO. (1 km.) Estación de servicio. Almacén.
223 ARROYITO. Estación de servicio. Ta-

La catedral de Río Cuarto levanta sus dos torres, con la cruz en lo alto, entre la colonial edificación circundante.







ller mecánico. Gomería. Bar. Paso a nivel.
230 Almacén.
231 Puente Río Segundo.
234 Bosquecillo para descansar.
238 TRANSITO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
239 Paso a nivel.
251 LOS CHAÑARITOS. Almacén.
259 SANTIAGO TEMPLE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
271 Desvío Km. 658. Almacén.
279 Puente Río Primero.
280/1 RIO PRIMERO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
292 Bosquecillo para descansar.
295 PIQUILLIN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
304 Estación Km. 691. Bar.
310 Paso a nivel. Curva muy cerrada.
319 Policía caminera. Almacén.
331 Entrada a la ciudad de Córdoba.
334 CORDOBA. Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto I9, Tel. 4636 y 4713. S cuenta con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor.

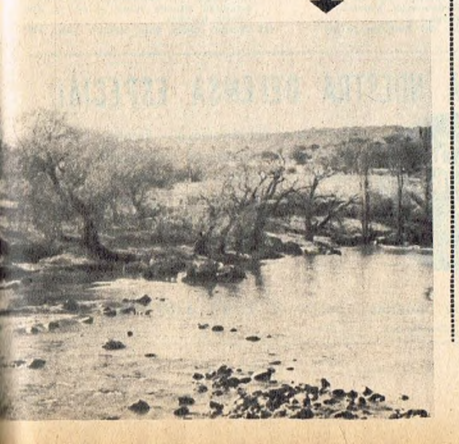
ITINERARIO: LA CARLOTA - VILLA MARIA

Este tramo de 112 kilómetros se encuentra en regular estado de conservación. Se están realizando obras de reacondicionamiento. Las distancias las indicaremos por nuestro cuentakilómetros.

0 Km. Intersección de las rutas nacional 8 y provincial 12, en el kilómetro 501 de la primera carretera, en los accesos a La Carlota. Estación adherida del Automóvil Club Argentino, en Hipólito Yrigoyen y Juárez. Tel. 10. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
5,7 BARRETO.

Aquí vemos otro de los ríos que desaguan en el embalse de Río Tercero. Se trata del Río Grande.

El arroyo Amboy también aporta su torrente de agua para abastecer el caudal del embalse de Río Tercero.







Río y arroyos llevan sus aguas al embalse de Río Tercero. En esta foto vemos el arroyo de la Cruz, en las proximidades de aquél.

15,7 PEDRO E. FUNES. Almacén.
25,8 SANTA EUFEMIA (Alt. 111 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
36 Paso a nivel.
36 Acceso a Chazón. (Alt. 158 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
38 SANTA VICTORIA. Nafta.
44 Puente angosto.
52 ETRURIA. (Alt. 168 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
59,5 Pequeño santuario de la virgen de Lourdes.
66,7 LA LAGUNA. (Alt. 170 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
67,1 Paso a nivel. Parada Km. 267.
84 AUSONIA. (Alt. 180 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Restaurante.
94 Puente arroyo San José.
98 Curva cerrada con paso a nivel.
98,7 SANABRIA.
104 Acceso a VILLA NUEVA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Antigua localidad que desde el virreynato fue el paso obligado de carretas y diligencias entre Buenos Aires y el norte del país.
110,7 Estación de servicio.
110,9 Gomería. Taller mecánico.
111 Puente sobre el Río Tercero.
112 VILLA MARIA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 408.

ITINERARIO: CORDOBA - RIO CUARTO

Los 235 kilómetros que separan a las dos más importantes ciudades de la provincia atraviesan zonas de sugestiva belleza y de grandes posibilidades para las actividades turísticas. Se cumplirá íntegramente por la ruta nacional Nº 36, pavimentada en toda su extensión menos en el trecho de unos 25 kilómetros que media entre Los Quebrachos y Berrotarán. Desde esta última localidad el camino es de una sola mano hasta Río Cuarto. Damos las distancias de acuerdo con los mojones de la ruta.

839 CORDOBA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto Iº. Tel. 4636 y 4713.
831 Salida de la ciudad de Córdoba. Rotonda.
830 Las Flores.
829 Puente Canal Maestro.
828 Barrio Libertador y acceso a Santa Isabel.
827 Cottolengo Don Orione.
813 Los Cerrillos. Bar y Recreo.
812 Barrio Mi Valle. Estación de servicio. Bar. Policía Caminera.
811 Villa Parque Santa Ana.
805 Taller mecánico. Almacén.
803/1 Accesos de tierra a Alta Gracia.
800,5 ALTA GRACIA. (Alt. 533 metros). Estación de servicio adherida del Automóvil Club Argentino. Av. Belgrano 524. Tel. 128. Se cuenta con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor.
796 Villa Montenegro. Bar.
794 Camino de acceso a Villa Los Aromos, Villa Nazaret, La Bolsa y Villa La Bolsa.
794 Villa Capilla de Anizacate. Camino a Dique Chico. Costa Azul, balneario de la margen izquierda del Anizacate.
793 VILLA ANIZACATE. (Alt. 540 metros). Puente río Anizacate. Almacén. Bar. Camino a José de la Quintana y Lucas A. de Olmos. Zona para camping.
792 Templo del Sagrado Corazón.
790 Acceso a La Bolsa centro.
786 Acceso a La Serranita, que juntamente con La Rancherita, que está en frente, forman una interesante zona veraniega junto al Anizacate y sus afluentes.
785 Los Quebrachos. Acceso a La Serranita. Estación de servicio. Almacén.
782/84 Cuesta del Aguila.
775 Villa Ciudad de América. (Alt. 780 metros). Nafta. Restaurante. Camino a José de la Quintana.
773 Visión panorámica del Embalse de los Molinos.
771 DIQUE LOS MOLINOS. (Alt. 770 metros). Importante embalse. Se pueden practicar allí toda clase de actividades náuticas.
759,5 Sierra Morena. Almacén.
758 Falda de los Reartes. Bar.
754 El Crucero. Almacén. Camino de acceso a La Cumbrecita, distante 40 kilómetros en dirección a la sierra de Comechingones.
LA CUMBRECITA es un hermoso rincón enclavado en las sierras de Córdoba. Almacén. Restaurante.
751 Acceso a Villa GENERAL BELGRANO. (Alt. 750 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino de acceso a La Cumbrecita y Yacanto de Calamuchita, que empalma con el anterior en Altos Pampa.
748 Acceso a Villa General Belgrano.
739 Acceso a SANTA ROSA DE CALAMUCHITA, a la derecha (altura 615 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
736 Acceso al vado del río Santa Rosa hacia la derecha, que conduce al valle de San Ignacio, y camino hacia la izquierda a El Parador de la Montaña, pequeño centro veraniego, junto al arroyo El Sauce.
Por el vado del río Santa Rosa se inicia el circuito en torno al embalse de río Tercero. Pasa por las localidades de San Ignacio, Amboy y La Cruz, para finalmente llegar a Embalse, y completa este interesante circuito que atraviesa los cinco ríos que desaguan en el embalse: Santa Rosa, Amboy, Grande, Quillinzo y La Cruz.
SAN IGNACIO (alt. 450 metros) se levanta en el amplio y fértil valle del mismo nombre.
AMBOY (alt. 760 metros). Apacible población que conserva con sus tradicionales ranchos un típico aspecto norteño.
LA CRUZ (alt. 584 metros). Pintoresca localidad situada junto al arroyo del mismo nombre.
732 Camino hacia San Agustín (alt. 570



Desde el puente sobre el río Quillinzo ha ha sido tomada esta foto. Este río también aporta sus aguas al embalse.

metros).
727 Villa del Parque. Restaurante.
726 Acceso a VILLA RUMIPAL (alt. 600 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Atractiva población situada junto a la orilla del embalse de Río Tercero.
722,3 Acceso a VILLA DEL DIQUE (alt. 600 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Junto a la ribera del embalse.
722 Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
721 Puente arroyo Las Vacas.
719 Cruce del puente sobre el dique embalse de Río Tercero.
718 Localidad EMBALSE (alt. 570 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Extensa zona de turismo.
715 VILLA IRUPE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Igual que Embalse, está situado frente al extenso lago.
713,5 Monolito que marca el acceso a la Unidad Turística Embalse, en el cual la Dirección Nacional de Turismo dispone de siete confortables hoteles y más de 50 chalets, en los que se pueden albergar alrededor de 4.000 personas.
713 Santa Isabel. Almacén. Bar.
712 Aguada de Reyes.
711 Sierras del Lago. Almacén. Camino a La Cruz.
711,5 Los Quebrachos. Camino a Almafuerte y Villa María, por Hernando. Se economizan 100 kilómetros hasta Rosario, en vez de ir por Río Cuarto. En Los Quebrachos, termina el pavimento que se reanudará en Berrotarán, 25 kilómetros más adelante.
703 Los Cóndores (alt. 546 metros). Nafta. Taller mecánico. Bar.
701 Acceso a La Cruz.
685 BERROTARAN (alt. 688 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Se reanuda el pavimento de tres metros de ancho hasta Río Cuarto.
673 Acceso a Río de los Sauces.
671 ELENA (alt. 632 metros). Estación de servicio. Almacén. Restaurante. Taller mecánico. Gomería. Camino a Río de los Sauces.
662 Acceso a El Cano. Almacén.
655 Puente arroyo Tegua.
651 Puente arroyo Mosuc Mayuc.
649 ALCIRA (Estación GIGENA). (Alt. 547 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Alpa Corral.
645 Acceso a Chucul.
641 Acceso a Chucul.
638 BAIGORRIA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
635 Puente arroyo Chucul.
631 Puente arroyo Mosso. Entre los arroyos Mosso y Chucul el camino es de doble mano.
626 Nafta. Almacén.
621 Camino a Alpa Corral y Paso del río Seco.
619 ESPINILLO. Almacén. Nafta. Camino a Alpa Corral.
611 Río Cuarto Norte.
606 RIO CUARTO (alt. 428 metros). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida España 280, Ruta Nacional Nº 8, Km. 608,3. Tel. 16.

ITINERARIO: EMBALSE - LA CRUZ - ALPA CORRAL - RIO CUARTO

Atraviesa este itinerario una serie de pequeñas localidades recostadas sobre la falda oriental de la sierra de Comechingones, con singulares atractivos turísticos, pero los caminos no favorecen esa actividad. Asimismo, es necesario consignar que no existe una sola señal o marca que pueda servir de guía al pasajero a través de más de 170 kilómetros de caminos. La distancia la daremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.
0 Km. EMBALSE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
4 Monolito de acceso a la Unidad Turística Embalse. Doblar hacia la derecha.
6 Unidad Turística Embalse, de la Dirección Nacional de Turismo.
7 Termina el camino pavimentado. Acceso al cerro Libertad. Espléndido mirador del Lago de Calamuchita, que por razones de luz, es mejor visitar de mañana.
20,5 Puente de cemento del río de La Cruz, reparado precariamente.
21 LA CRUZ (alt. 584 metros). Taller mecánico. Almacén.
37 Vado. Almacén.
38 y 39 Vados.
40 Cañada de Alvarez. Almacén. Vado.
42 Acceso a Cañada Sauce. Vado arroyo Santa Ana.
43 Vado arroyo Toledo.
44 Acceso a Berrotarán. Vado.
45 Arroyo Toledo. Almacén. Acceso a cerros Colorado y San Lorenzo.
51 Vado arroyo Las Lajas.
56 RIO DE LOS SAUCES (alt. 723 metros). Localidad veraniega a orillas del caudaloso río del mismo nombre. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
57 Camino a Elena. Continuar a la derecha. Se inicia un tramo en malas condiciones y vados profundos hasta Alpa Corral.
58 Doblar hacia la derecha.
61 Vado.
67 Cauce del arroyo El Cano, muy profundo. Tiene normalmente no menos de 50 centímetros de agua en el cruce del camino.
69 El Cano. Almacén.
71 Vado arroyo San Antonio.
79 Camino a El Escondido. Seguir por la derecha.
82 Camino a El Escondido. Almacén. Continuar hacia la derecha.
85 ALPA CORRAL (alt. 750 metros). Almacén. Nafta. Taller mecánico. Camino a Paso del Río Seco y Espinillo, sobre la ruta nacional Nº 36. Desde aquí mejora el camino hacia San Bartolomé y Piedras Blancas. Puente río las Barrancas.
94 SAN BARTOLOME (alt. 700 metros). Caserío formado alrededor de un solar de la familia Borda. Colección arqueológica e indígena, y documentos históricos de inestimable valor (puede visitarse en enero y febrero).
99 Vado arroyo San Bartolomé. Lugar para camping.
101 LAS TAPIAS. Almacén. Acceso a La Invernada.
110 Localidad Arroyo Las Cañitas. Almacén.
110,2 Vado profundo del arroyo Las Cañitas.
116 PIEDRAS BLANCAS. Almacén. Desde este punto parten dos caminos hacia Río Cuarto. Desde aquí se puede seguir hacia Las Albahacas, distante seis kilómetros, y hasta Villa Chacay, dos kilómetros más adelante. A unos catorce kilómetros en dirección a las sierras se podrá visitar la cascada conocida con el nombre de Las Colecitas, pero no es posible recorrer todo el camino en automóvil, siendo preferible ir a caballo.

Desde Piedra Blanca se podrá visitar el cerro Inti Huasi. En sus enormes grutas ofrece numerosas pinturas rupestres de singular mérito.
117 Puente arroyo Piedra Blanca.
127 RODEO VIEJO. Almacén. Nafta.
137 LA AGUADA. Almacén. Nafta.
139 Camino a Cuatro Vientos.
150 LA MOROCHA. Almacén. Nafta.
163 SAN JOSE. Almacén.
166 Se inicia el pavimento en dirección a Río Cuarto.
170 RIO CUARTO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.





HACIA UNA...

(Viene de página 67)

ejemplar; funcionó un servicio de promoción del libro argentino, gracias al cual las obras de nuestros autores llegaron hasta puntos muy apartados de la República. Si miramos las cifras y tenemos en cuenta las escasas ventas que en aquel tiempo alcanzaban nuestras ediciones, podemos estimar en su justa medida la función que llegó a cumplir. Es asombroso comprobar que hace 31 años, en lugares que hoy son todavía modestos caseríos, se vendían cantidades de volúmenes en una verdadera desproporción con la densidad demográfica. Esto es índice de una latente vocación por la lectura, que el correo debe estimular; por eso se ha resuelto restablecer el servicio, lamentablemente interrumpido a partir de 1933.

LAS COMUNICACIONES AL SERVICIO DEL LIBRO

En la Secretaría de Estado de Comunicaciones se han tomado algunas medidas que responden a una aspiración de realizar una eficaz política del espíritu, dentro de la cual cabe un lugar principalísimo a la política del libro. Forman parte de ella resoluciones como la que decide la instalación de estafetas postales en librerías y el decreto del Poder Ejecutivo autorizando la emisión de sellos postales con las efigies de seis escritores nuestros: Leopoldo Lugones, Joaquín V. González, Enrique Larreta, Ricardo Rojas, Roberto J. Payró y Ricardo Güiraldes.

No se trata en realidad de una política revolucionaria, ni de grandes innovaciones. Simplemente se ha querido interpretar y actualizar una de las más preciadas tradiciones del país, llevando a cabo, de manera explícita y sistemática, anhelos que se manifestaron ya en nuestros hombres a partir de Mayo, desde el momento en que acudieron al libro en busca de modelos e instrumentos para realizar la Nación.

En todos los pasos se ha mantenido contacto permanente con las Sociedades de escritores y de editores del país, a las que se les ha pedido asesoramiento y colaboración. También en esto creemos contar con antecedentes ilustres en la actividad del Salón Literario de Marcos Sastre y la librería de Carlos Casavalle, donde los hombres que debían dirigir el país tomaban contacto con escritores y libros, y se empapaban de las ideas de los grandes pensadores.

La experiencia nos dice que las tradiciones, cuando no fecundan, cuando no alientan vívidamente en la comunidad, lejos de ser un estímulo, se convierten en una rémora. Entiendo que éste no es el caso; contamos con una vigorosa tradición cultural capaz de ser alimento y ejemplo para una política del libro, porque nos revelan las potencialidades de nuestra Nación. Creo que no debemos desoírla. •

DURA DOCE DIAS LA NAVIDAD IRLANDESA

Por
NORE KING
Para AUTOCLUB



Enorme cruz que se halla en pie desde el comienzo de la Era Cristiana en Irlanda. Magnífica obra de arte; la cara que da al este muestra escenas del Juicio Final.

IRLANDA, romántico país de lagos y leyendas, en el borde occidental de Europa, es un bello suelo cuyo paisaje se ha mantenido casi inmutable a través de los siglos. Su fabuloso litoral ha sido cincelado por el Atlántico en la forma de fiordos, escolleras y amplias playas; además está salpicado de ruinas sagradas, vestigios de una civilización milenaria.

Siendo Irlanda una nación profundamente católica, su celebración de la Navidad difiere, sin embargo, en diversos aspectos, de la de otros países donde se profesa la religión Católica Apostólica Romana, en particular, y Cristiana en general.

25 de diciembre: "La navidad de los hombres"

Unas semanas antes del 25 de diciembre las principales vías comerciales de la urbe se ven profusamente iluminadas y decoradas; las grandes jugueterías son sendos reinados de *"Father Christmas"* o *"Santa Claus"* (San Nicolás o Papá Noel).

Las costumbres navideñas irlandesas tienden más hacia lo anglosajón que hacia lo de las demás naciones del continente europeo.

El 6 de diciembre, festividad de San Nicolás, no es una ocasión para obsequiar a los niños, como es tradicional en otros países europeos, sino que en la Nochebuena, Santa Claus distribuye sus presentes entre los niños que se han portado bien durante todo el año.

1· de enero es día laborable

Otra diferencia reside en el hecho de que la celebración de la Navidad es más importante para los irlandeses que la del Año Nuevo, pues el 1º de enero es día hábil en Irlanda, en tanto que el 26 de diciembre celébrase el día de San Esteban y en el Reino Unido es el día de boxeo, y es feriado. En el seno del hogar los festejos están a la orden del día, con la familia en pleno rodeando al clásico árbol y la gran cena en la que jamás faltan el dorado ganso y el tradicional *"plum pudding"*.

En las zonas rurales

En las zonas rurales aún perviven las costumbres antiguas, y el actual interés por el folklore ha conducido a su renacimiento, también en los centros urbanos.

En muchos países perduran todavía costumbres paganas que se han coligado con las cristianas en vigencia. Claro ejemplo de esto es la fiesta de Navidad, que coincide, aproximadamente, con el antiguo festival pagano del solsticio invernal. En Irlanda, donde la expansión del cristianismo desplazó a muchos de tales festejos, algunas de sus tradiciones navideñas datan de varios siglos.

Navidad es *"Nollaig"* en irlandés, locución latina que deriva de *"Natalica"*. El carácter religioso de esta festi-

vidad es uno de sus aspectos más importantes en Irlanda. El rosario familiar, que se reza todas las noches del año, es, y continúa siendo, un acto de especialísimo significado —pleno de unción religiosa— en la Nochebuena, cuando se hallan presentes la mayoría de los familiades.

La fatigosa busqueda de María y José

La historia de la fatigosa búsqueda por parte de María y José de un lugar para albergar al Niño Dios, es recordada haciendo que la persona de menos edad en la casa encienda una gran vela que, en Nochebuena, se coloca en una ventana. Una vieja leyenda irlandesa dice que la Virgen María, a la medianoche de la víspera de Navidad, se aparece en los hogares donde reinan la paz y la buena voluntad. En su breve relato "*An Mháthair* (La madre), el líder de la rebelión de 1916, Padraic Pearse —posteriormente ejecutado—, nos cuenta de la vigilia de una madre estéril para rogarle a la Virgen le hiciera la gracia de la maternidad.

En la campiña, el viajero se regocija ante el maravilloso espectáculo ofrecido por las velas que relumbran en la oscuridad nocturnal, como pupilas luminosas, desde las ventanas de todos los hogares.

Los preparativos

En la campiña irlandesa la semana anterior a Navidad era, y continúa siéndolo, una época de gran ajetreo y preparativos. Todas las casas son refeccionadas y blanqueadas; el muérdago y el laurel, en perfecta comunión, adornan todos los hogares y, frecuentemente, las ventanas lucen una rústica cruz de muérdago.

En *"Satharn na Nollag"*, o sea el sábado anterior a Navidad, se acostumbra vender gansos y otros productos en la feria local, y las adquisiciones de panes y pasas, caramelos, bizcochos, whisky, cerveza y vino, es uno de los menesteres más importantes en ese momento.

La cena de navidad

La tradicional cena es presidida por los padres y abuelos, rodeados por los demás miembros de la familia y los niños, que toman sus juguetes de las medias colocadas al pie de sus lechos o del árbol, que no hace mucho ha entrado a formar parte de los festejos navideños irlandeses. En tiempos idos, el día de Navidad se aprovechaba para realizar partidos de fútbol; también se jugaba el tradicional deporte irlandés, el "hurling", pero la pelota, que era de fabricación casera, era mucho mayor que la utilizada en la actualidad. Los equipos participantes provenían de distintas parroquias y se reunían grandes multitudes para presenciar los encuentros.

El 26 de diciembre aparecen, asimismo, los llamados "Wren boys" (cuya traducción literal vendría a ser "Los muchachos reyezuelos"), un pintoresco renacimiento de la era precristiana en Irlanda. Grupos de hombres y jóvenes marchan a través de la campiña en andrajosas y coloridas vestiduras al son de violines, acordeones, cuernos y armónicas, portando ramas ornadas con cintas multicolores —último vestigio de la caza del reyezuelo—, siendo éste uno de los más vivaces y alegres acontecimientos navideños.

El oratorio Gallerus, una de las pequeñas iglesias construídas con piedras, sin argamasa, que datan del siglo VII.





Este mapa indica las variantes topográficas de Irlanda.

La canción del reyezuelo con que comienza la actuación del grupo frente a cada casa, es una rima pueril que responde al nombre de *"jingle"* (término del cual derivan los actuales "jingles" de la TV) y que el diccionario castellano define, asimismo, como retintín o cascabeleo.

Leyenda folklorica

Por una leyenda folklórica nos noticiamos de la realización de una justa entre aves para elegir monarca; estas convinieron en que sería rey aquélla que volase más alto. El águila realizó la proeza; mas cuando alcanzó la altura máxima, un diminuto reyezuelo que se había ocultado entre el plumaje del ave de presa salió de su escondite y lo sobrevoló.

La noche de fin de año

En la campiña irlandesa la noche de fin de año recibe el nombre de *"Oiche Coille"* y es el momento propicio para los augurios y las predicciones; noche para comer abundantemente. El jefe de la familia toma una hogaza de pan y con ella golpea tres veces la puerta principal de la casa, por el lado de adentro, a la vez que exclama: *Fuera el infortunio, que entre la felicidad desde esta noche a igual noche dentro de doce meses, en el nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo, Amén"*. Esto también se ejecuta en la puerta del corral.

La "Navidad de las mujeres"

El 6 de enero, el último de los doce días de Navidad, se denomina en la lengua irlandesa *"Nollaig nam Ban"* (Navidad de las mujeres) o *"Nollaig Bheag"* (La pequeña Navidad). No existen pruebas fehacientes de que antiguamente la festividad excluyese o diese especial atención a los hombres. *"Nollaig nabh Fear"* (Navidad de los hombres) era el nombre dado al día de Navidad propiamente dicho y pareciera que los términos fueron aplicados con cierto sentido del humor para resaltar la importancia de una u otra celebración.

En la Navidad de las mujeres continúa observándose, en algunas regiones del país, la costumbre del *"Deoch Altuithe"* (Brindis de Acción de Gracias), en que la familia en pleno reunida alrededor de la mesa, una vez que ha dado cuenta de la comida, bebe dando gracias a Dios por la comida y por su bondad durante todo el año que toca a su fin, y le ruega su bendición para el que comienza. Luego de la oración, el jefe de la familia bebe tres sorbos de agua de un vaso mientras invoca a la Santísima Trinidad y a renglón seguido hacen lo propio su mujer y el resto de la familia.

El milagro del agua convertida en vino en la fiesta de bodas de Canaán, es recordado en la víspera de la Navidad de las mujeres. Créese que en esa fecha el agua se troca en vino en todas partes, manteniéndose así desde el crepúsculo hasta el amanecer del 6 de enero.



BODAS DE PLATA CUMPLIO LA FILIAL ROSARIO DEL A. C. A.

ACABA de cumplir 25 años de existencia la Filial del Automóvil Club Argentino en Rosario. Durante un cuarto de siglo, ese centro de servicios, inspirado en la misma orientación de la entidad madre, ha llevado a cabo una acción silenciosa, pero útil y efectiva, en favor del automovilismo. Durante ese lapso, Rosario se ha convertido en la gran urbe que enorgullece a todos los argentinos por su dinamismo, su riqueza y su capacidad creadora, y los dirigentes locales de la Filial del Automóvil Club han ido ajustando su actividad al ritmo vital de su ciudad, cuyo desarrollo tiene una expresión elocuente en su parque automotor y en sus muchos millares de automovilistas, que constituyen uno de los sectores más productivos de la población. Gran parte de ellos se benefician, como asociados, con los servicios que prestan la Estación y la Filial del A. C. A., cuyos dirigentes, sobre todo en estos últimos años, están demostrando una extraordinaria capacidad de iniciativa para ampliar y perfeccionar las prestaciones de la Entidad a sus socios y al automovilismo en general. En la foto que ilustran estas líneas, el presidente de la Comisión local, Dr. Gonzalo G. Colombres, hace uso de la palabra, ante distinguidos miembros de aquélla e invitados especiales, antes de servirse el cóctel con que se celebraron las Bodas de Plata de la Filial Rosario.

UN GESTO QUE RECONFORTA

EL 5 de setiembre pasado, un camión de auxilio perteneciente a la Filial Concordia del A. C. A. sufrió un accidente. Casi en el acto el vehículo se envolvió en llamas. Su conductor, Edmundo Jones, aprisionado en el interior, no podía por sí solo escapar de la hoguera. Pero la decisión de un ocasional testigo del siniestro, el soldado conscripto Aurelio González, puso fuera de peligro la vida del colaborador del A. C. A.

El gesto de González es elocuente por sí mismo. Arriesgar la vida propia, para salvar la de un semejante, es un acto de humanidad que reconforta. Y que enorgullece a la juventud, a la institución castrense y a la sociedad toda, de las que el conscripto González constituye un representante ejemplar.

La Filial Concordia del A. C. A. le hizo entrega de una medalla de oro, a título de humilde reconocimiento por su gesto inmensamente noble. AUTOCLUB, en representación de las autoridades de la Institución, quiere también expresar su agradecimiento al conscripto Aurelio González, y hacer público su gesto, muestra de un valor y un sentido humanitario, que bastan para perfilar su temple.

EXCURSIONES A LOS

Lagos ARGENTINOS y CHILENOS



EXCURSION Nº 1

DURACION 12 DIAS

1er. dia: Salida de Buenos Aires en tren desde la estación Constitución.
2º dia: En viaje.
3er. dia: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 10º dia: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambrecarril.
10º dia: Traslado a la estación. Embarque en tren.
11º dia: En viaje.
12º dia: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 2

DURACION 15 DIAS

1er. dia: Salida de Buenos Aires en tren.
2º dia: En viaje.
3er. dia: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 13º dia: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos.
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión con alambrecarril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
13º dia: Traslado a la estación. Embarque.
14º dia: En viaje.
15º dia: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 3

DURACION 20 DIAS

1er. dia: Salida de Buenos Aires en tren.
2º dia: En viaje.
3er. dia: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º dia: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral con ascensión en alambrecarril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
e) Ventisqueros del Tronador y Cascada Alerces.
f) Circuito Grande.
18º dia: Traslado a la estación. Embarque en tren.
19º dia: En viaje.
20º dia: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 4

DURACION 18 DIAS

1er. dia: Salida de Buenos Aires en tren.
2º dia: En viaje.
3er. dia: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º dia: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º dia: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º dia: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos en lancha hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º dia: Traslado de la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º dia: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
12º dia: En Santiago. Visita de la ciudad.
13º dia: Traslado a la estación. En tren a Viña del Mar. Llegada. Recepción y traslado al Hotel.
13º a 17º dia: En Viña del Mar. Días libres.
17º dia: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires.
18º dia: Llegada a Buenos Aires por la noche.

EXCURSION Nº 5

DURACION 22 DIAS

1er. dia: Salida de Buenos Aires en tren.
2º dia: En viaje.
3er. dia: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º dia Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º dia: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º dia: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos en lancha hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º dia: En Puerto Varas. Por la mañana, excursión en coche particular a Puerto Montt. Travesía en lancha a la Isla Tengio. Almuerzo con "curando", comida típica chilena. Regreso a Puerto Varas. Cena.
11º dia: Traslado a la estación y salida en tren a Santiago.
12º dia: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
13º dia: En Santiago. Visita a la ciudad.
14º dia: Traslado a la estación y viaje en tren hacia Viña del Mar. Llegada. Recepción y traslado al Hotel.
15º a 17º dia: En Viña del Mar.
17º dia: Traslado a la estación y salida en tren hacia Mendoza, donde se llega a la noche. Recepción y traslado al Hotel.
18º a 21º dia: Estada en Mendoza, durante la cual se harán las siguientes excursiones.
a) Visita a la ciudad y viñedos.
b) Potrerillos.
21º dia: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires.
22º dia: Llegada a Buenos Aires.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO A. C. A., AVENIDA DEL LIBERTADOR 1850 — T. E. 83-6061/2039

FILIALES:

MAR DEL PLATA — Av. Colón y Santa Fe — T. E. 2-0031/2/3
LA PLATA — Calle 51 esq. 9 — T. E. 3-0161/2
CORDOBA — Av. Gral. Paz y Humberto 1º T. E. 4636
SANTA FE — Rivadavia y Suipacha — T. E. 16236
CATAMARCA — Avenida República 102 — T. E. 708
SAN CARLOS DE BARILOCHE — Av. Costanera y Gordeke T. E. 3001
SAN JUAN — 9 de Julio y Gral. Acha T. E. 3781
SAN MIGUEL DE TUCUMAN — Alvarez y Jujuy T. E. 16049-16522

CONOZCA



REFERENCIA EXCURSION A. C. A. 543

DURACION: 34 días de viaje.
HOTELES: 1º y 2º clase A.

SALIDAS:
- ABRIL 24
- MAYO 8 y 22
- JUNIO 5 y 19
- JULIO 3 y 24
- AGOSTO 7 y 21
- SETIEMBRE 4

TODO INCLUIDO DESDE
US $ 421

NO INCLUYEN: PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

ITINERARIO

DIA	
1	Madrid - Burgos - San Sebastián
2	San Sebastián - Lourdes
3	Lourdes - Burdeos
4	Burdeos - Poitiers - Paris
5	París
6	París
7	París
8	París - Bruselas
9	Bruselas
10	Bruselas - La Haya
11	La Haya - Amsterdam - La Haya
12	La Haya - Emmerich - Colonia
13	Colonia - Coblenza - Frankfurt
14	Frankfurt
15	Frankfurt - Stuttgart - Zurich
16	Zurich
17	Zurich - Vaduz - Innsbruck
18	Innsbruck
19	Innsbruck - Cortina D'Ampezzo - Venecia
20	Venecia
21	Venecia - Bolonia - Florencia
22	Florencia
23	Florencia - Acquapendente - Roma
24	Roma
25	Roma
26	Roma
27	Roma - Grosseto - Pisa
28	Pisa - Génova - Montecarlo
29	Montecarlo
30	Montecarlo - Arles
31	Arles - Le Perthus - Barcelona
32	Barcelona
33	Barcelona - Alcanar - Valencia
34	Valencia - Madrid

PRECIOS EN DOLARES POR PERSONA	Madrid-Madrid		París-Madrid(1)	
	S/baño	c/baño	S/baño	c/baño
En habitación doble	510	551	421	462
En habitación individual	578	619	475	516

(1) El tour París-Madrid comienza sus servicios el 8º día, después del almuerzo, es decir, con la salida.

NOTA. — Durante la estancia en Roma podrá efectuarse una excursión de dos días en autopullman, visitando Nápoles, Pompeya, Sorrento y Capri. Precio: 36 dólares.

DESDE **US $ 570**

TODO INCLUIDO

NO INCLUYE: PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

REFERENCIA EXCURSION A. C. A. 778

EN 60 - 50 o 36 DIAS

SALIDAS:
- ABRIL 27
- MAYO 11
- JUNIO 8 y 29
- JULIO 13 y 27
- AGOSTO 17

HOTELES: 1º y 2º clase

ITINERARIO

DIA	
1	Madrid - Burgos - San Sebastián
2	San Sebastián - Biarritz - Lourdes
3	Lourdes - Burdeos
4	Burdeos - Paris
5	París
6	París
7	París
8	París
9	París
10	París
11	París - Bruselas
12	Bruselas
13	Bruselas - La Haya
14	La Haya - Amsterdam - La Haya
15	La Haya - Leeuwarden - Bremen
16	Bremen - Hamburgo
17	Hamburgo
18	Hamburgo
19	Hamburgo - Gottingen - Frankfurt
20	Frankfurt
21	Frankfurt
22	Frankfurt - Stuttgart - Zurich
23	Zurich
24	Zurich - Vadus - Innsbruck
25	Innsbruck - Salzburgo
26	Salzburgo
27	Salzburgo - Linz - Viena
28	Viena
29	Viena
30	Viena - Bruck - Klagenfurt
31	Klagenfurt - Udine - Venecia
32	Venecia
33	Venecia
34	Venecia - Bolonia - Florencia
35	Florencia
36	Florencia - Acquapendente - Roma
37	Roma
38 al 41	Roma
42	Roma - Nápoles
43	Nápoles
44	Nápoles
45	Nápoles - Roma - Grosseto
46	Grosseto - Pisa - Génova
47	Génova - San Remo - Niza
48	Niza
49	Niza
50	Niza - Avignon
51	Avignon-Perpignan-Barcelona
52	Barcelona
53	Barcelona - Alcanar - Valencia
54	Valencia - Alicante
55	Alicante - Puerto Lumbreras - Granada
56	Granada
57	Granada - Sevilla
58	Sevilla
59	Sevilla - Córdoba
60	Córdoba-Valdepeñas-Madrid

PRECIOS EN DOLARES POR PERSONA	Habitac. doble		Habitac. indiv.	
	S/baño	c/baño	S/baño	c/baño
Madrid-Madrid (60) días	810	960	930	1.020
París-Madrid (50 d.) (1)	708	783	808	883
Madrid-Roma (36 d.) (2)	570	624	642	696

(1) Comprende desde la salida, el día 11º de París.
(2) Comprende hasta la llegada a Roma, el día 36º.

NOTA. — Durante la estancia en Roma, podrá efectuarse una excursión de dos días en autopullman, visitando Nápoles, Pompeya, Sorrento y Capri. Precio: 36 dólares.

COMBINAN ESTAS EXCURSIONES CON LAS SALIDAS DE BUENOS AIRES POR EL VAPOR O AVION EN LA FECHA DE SU CONVENIENCIA. CONSULTE NUESTRO PLAN DE CREDITOS.

CUPON

NOMBRE Y APELLIDO .... SOCIO Nº ....

DIRECCION: Calle .... Nº .... LOCALIDAD .... F. C. ....

Nº DE PARTICIPANTES .... FECHA DE SALIDA APROXIMADA ....

TRANSPORTE POR AVION .... POR VAPOR ....

PAISES QUE DESEA VISITAR .... DURACION APROXIMADA ....

AUTO CLUB ANALIZA EL D K W AUTO UNION 1000 S

Por HORACIO R. CASARES *Para AUTOCLUB*



CUANDO Jörgen Skafte Rasmussen, luego de su fracaso con el primer automóvil D.K.W. (iniciales de Damf Kraft Wagonz) —automóvil a vapor— tuvo un tremendo éxito con su motor de dos tiempos, de ¼ de caballo, adaptable a bicicletas, llamado "la maravilla de los muchachos" (Der Knaben Wunder), no soñó que éste lo llevaría a formar uno de los grupos industriales más grandes de Europa. "La pequeña maravilla", (Das Kleine Wunder) se bautizó a un pequeño automóvil lanzado en 1931, con motor de dos cilindros a dos tiempos y carrocería de madera y hule que fue todo un suceso. Luego de la Segunda Guerra Mundial las plantas del grupo Auto Unión (Horch, Audi, Wanderer y D. K. W.) quedaron en el sector oriental y fueron "absorbidas" por los rusos. Pero en Occidente comenzó una nueva Auto Unión. En principio, dos antiguas agencias de venta de Oldemburg, repararon durante la postguerra los D. K. W. defectuosos, se procuraron piezas de repuesto, y hasta llegaron a fabricarlas. Así, poco a poco, se consiguió producir el automóvil completo. En 1949 se integraron capitales y ejecutivos de la vieja Auto Unión y fundaron en Ingolstadt la Auto Unión S. L. para continuar el desarrollo de la más famosa marca del grupo, D.K.W.

Así se lanzó un nuevo modelo con motor longitudinal de 3 cilindros con la misma disposición: tracción delantera y motor por delante del eje; radiador detrás, etc. El 3 = 6 que inmediatamente tuvo gran éxito. Este modelo se fue refinando hasta llegar al 1000 S, versión de 981 centímetros cúbicos lanzado en 1960. Ese mismo año, una compañía con capitales totalmente argentinos IASF SA adquirió las patentes, máquinas y matricería para fabricar este exitoso automóvil en nuestro país. Así es como nació el D.K.W. Auto Unión Argentino. Extraordinario fue el trabajo de esta empresa para lograr que la versión nacional (90 por ciento argentino), mantuviera la tradicional calidad y terminación del coche alemán. Pero no fue un esfuerzo en vano. Lo lograron.

Estética

Todas las creaciones del hombre en las que existe una verdadera personalidad no envejecen ni pasan de moda, y el estilo de un automóvil no es una excepción a dicha regla. El D.K.W. tiene una línea personalísima que, a pesar de sus años resulta completamente actual. Pero atención, personalidad no es sinónimo de fealdad. En la mayoría de los casos en que se ha mantenido una misma carrocería por años, se atribuyó a funcionalidad, bajo costo, etc., pero nunca a estética. En el D.K.W., se da esta dualidad (¿por excepción?) de la personalidad y la belleza.

Capacidad

Diseñado para transportar cuatro personas, la ausencia de túnel de transmisión, la palanca en la columna de dirección y el ancho de los asientos, permiten el alojamiento de seis personas sin molestias, aún en viajes de larga distancia. Las puertas delanteras, que abren hacia atrás, son de generosa dimensión, y permiten subir y bajar con comodidad. No así las traseras, más chicas y con el asiento ubicado detrás del hueco de la puerta, de modo que es imposible sentarse primero y luego alzar las piernas para subir o a la inversa para bajar. Realmente el acceso al asiento trasero es bastante dificultoso. Una vez sentados, los pasajeros viajan cómodamente ayudados por el "buche" del piso que le permite estirar las piernas. El baúl es amplio y la buena ubicación de la rueda de auxilio hace que pueda ser retirada sin descargar el equipaje. Por supuesto hay que evitar colocar cajones u objetos duros y voluminosos muy atrás, ya que al bajar la tapa, dado su forma, puede ser "marcada" por aquellos. La tapa tiene un tope de hierro que se fija automáticamente en la posición de abierto, pero hay que destrabarla manualmente para poder bajarla. El sistema es algo primitivo, aunque eficaz, pero el brazo de hierro debe ser reforzado, dado que se dobla con facilidad.

Puesto de conducción

Extraña a primera vista la forma del volante, un círculo "achatado" en la parte inferior, pero no pasa de eso. Es muy cómodo en el manejo. La posición del conductor alta y con la posibilidad de manejo "largo", brinda seguridad en la marcha. El tablero posee dos relojes: uno para el velocímetro-cuentakilómetros y el otro con luces testigo para carga de la dínamo y luz larga y cuadrantes de aguja para nivel de combustible y temperatura. Sobre la izquierda una hilera vertical de llaves comanda el limpiaparabrisas, la luz del tablero y la llave general de luces, la que se complementa con una palanquita montada sobre el lado izquierdo de la columna de dirección, que acciona el cambio de luces y la "guiñada". Más abajo encontramos el "tirador" del cebador. En el lado derecho de la columna está la llave de contacto y traba de dirección, el cambio de marchas y las luces direccionales que —nos extraña en un auto de su precio— no tienen retorno automático. En medio de los cuadrantes del tablero, existe un hueco (tapado convenientemente) para el reloj (opcional) y sobre él está el testigo del indicador de giro. El tablero se completa con una tapa cromada en la que se instala el comando de la calefacción, otra tapa para la radio un agujero de enchufe del encendedor y la tapa de la guantera. El espejo retrovisor, con posición antideslumbrante, está fijado sobre el tablero, de manera que cuando viajan tres personas en cualquiera de los dos asientos es imposible usarlo. Aunque parece que se trató de corregir esto habiéndose colocado un espejo exterior en la puerta, que tampoco se puede usar porque lo tapa el parante de la aleta, pero, nobleza obliga, el D.K.W. es el único auto que viene con dos espejos como equipo de norma. Debajo del tablero está el comando de la rueda libre, el freno de mano y la traba del capot. En el piso, el lavaparabrisas, de comando a pedal, y los pedales convencionales: embrage, freno y acelerador (un poco juntos estos dos últimos).



Terminación

Abrimos un capítulo aparte para hablar de la terminación ya que, luego de conocer muchos autos, aún los procedentes de poderosas fábricas extranjeras radicadas en el país, podemos asegurar que el Auto Unión se halla en primera línea en cuanto a terminación se refiere.

Impresiones de manejo

Manejar un Auto Unión luego de haberlo hecho con un auto convencional es aprender de nuevo. Una tremenda aceleración, un motor que no rebaja, una dirección dura y directa, tracción delantera y un freno de pedal duro, son elementos que en conjunto hacen que difiera la manera de conducir con respecto a los demás coches. Cuesta un poco conocer sus reacciones, pero al cabo de un corto período de adaptación se hacen evidentes sus posibilidades. Es un auto sumamente ágil y estable. Su tenida es excelente. Invariablemente, todo tipo de curvas las toma con la misma firmeza, pero está prohibido soltar el acelerador. En todos los casos es necesario doblar "pisando fuerte" para mantener la adherencia.

El auto da la sensación de ser una fortaleza, una especie de tanque para uso civil. Su construcción es realmente sólida y no imaginamos por qué, pero el saber que debajo nuestro hay un chassis "a la antigua" nos hace pensar en algo casi irrompible. El andar es suave, aunque se ve algo afectado por el corto recorrido de la suspensión. También molesta un poco el "tironeo" del volante cuando se arranca con la dirección doblada.

FRENAJE

De 100 km/h. a 0	35,3
De 80 Km/h. a 0	22,9
De 60 km/h. a 0	10,3
De 40 km/h. a 0	3,2
De 20 km/h. a 0	1

A km/h	20	40	60	80	100
Metros recorridos	1	3,20	10,3	22,9	35,3
Metros recorridos antes de apretar el freno	3,9	7,7	11,6	15,5	19,4
Total de metros necesarios para frenar el auto	4,9	10,9	21,9	38,4	54,7

Tiempo de reaccion de un conductor normal: 0,7 segundos.

FRECUENCIA DEL LIMPIAPARABRISAS

60 oscilaciones por minuto

CONSUMO

En ruta: 203 km. con 20 l.

En ciudad: 178 km. con 20 l.

VELOCIDAD MAXIMA REAL

126 km/h.

DIAMETRO DE GIRO

Nº de vueltas del volante de tope a tope: 2 3/4

10·60 M

DERECHA

11·65 M

IZQUIERDA

PRUEBA DE "SLALOM"

Tiempo promedio empleado: 43 seg

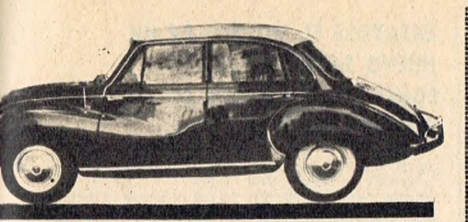
Velocidad promedio desarrollada: 27,7 km/h.

ERROR DE VELOCIMETRO

Velocidad leida (km/h.)	40	60	80	100
Velocidad real (km/h.)	30	51	66	87

ACELERACION

De 0 a 20 km/h.	1 seg
De 0 a 40 km/h.	2 3/5 seg
De 0 a 60 km/h.	6 seg
De 0 a 80 km/h.	11 seg
De 0 a 100 km/h.	17 seg



Los frenos se ven sometidos a un esfuerzo considerable, ya sea por la "rueda libre" o por la lentitud del motor en reducir su régimen. Por estas razones sufren el debilitamiento cuando se los exige a fondo. La aireación interior es muy buena, aunque los pasajeros del asiento trasero se quejan de la dureza de la "perilla" de los levantavidrios.

En viajes largos, el confort de marcha del auto no cansa y el noble motor de dos tiempos permite mantener una alta velocidad de crucero, sin peligro de desperfectos.

En la ciudad, el uso de la caja es intenso. El motor debe ser mantenido en un alto rango de revoluciones, para que siempre tenga una reserva de su asombrosa reacción.

Conclusiones

El DKW Auto Unión 1000 S es un robusto y simple automóvil para 4/6 pasajeros, de gran sencillez mecánica, sumamente ágil, con relativos problemas de diseño, pero de una personalidad evidente. •



FILTRACIONES

(Sometido a una lluvia constante a 120 libras de presión durante 15').





ENSAYOSE EL MODELO DE UN NUEVO SATELITE PARA COMUNICACIONES QUE SE INFLARIA EN EL ESPACIO

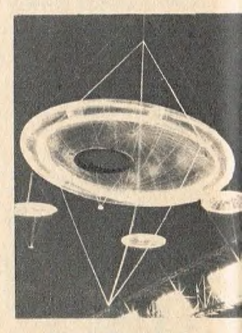
SE anunció recientemente en Estados Unidos que el modelo de una especie de "plato volador" —cuyo posible empleo como satélite de comunicaciones se está estudiando— ha pasado con éxito por su primera prueba crucial.

Los ingenieros de la Goodyear informaron que ese modelo de 6 metros de diámetro fue inflado con éxito en una cámara de vacío, perteneciente al Centro de Investigaciones Langley de la Administración Nacional de Aeronáutica y Espacio (NASA), de los Estados Unidos. Fue esa repartición la que encargó a Goodyear el proyecto del nuevo satélite.

La particularidad de éste sería la de inflarse en el espacio, una vez puesto en órbita, donde adoptaría la forma de un disco, un "plato volador" de unos 80 metros de diámetro. Consistiría en una parrilla de alambre cubierta por una película plástica que, posteriormente, "desaparecería" en el espacio.

El satélite será colocado en órbita en forma plegada, después de lo cual se lo inflará mediante un gas a alta presión procedente de un recipiente. La película plástica actuará a modo de vejiga para dar a la parrilla de alambre su forma predeterminada de plato. Luego se disipará, por efecto de los rayos ultravioleta del sol, y la parrilla girará en órbita, actuando como reflector de señales entre dos o más estaciones ubicadas en la Tierra.

La prueba a la que tuvo que someterse el modelo confeccionado por la Corporación Aeroespacial Goodyear fue precisamente la de ser inflado en el vacío, es decir, en las condiciones en que se hallará el satélite cuando esté en órbita. Se realizó este ensayo con todo éxito en una cámara de vacío de 18 metros de diámetro, y se recogieron una serie de valiosos datos acerca del comportamiento que tendrá el "plato volador" una vez que gire en el espacio.



Nuevo satélite que los Estados Unidos colocará en órbita, en forma plegada.

193.595 INFRACCIONES DE TRANSITO HUBO EN JULIO, EN PARIS

DURANTE el último mes de julio, la policía parisiense registró 193.595 infracciones a las leyes del tránsito, algunas de las cuales merecen detallarse: 342 por circular por la izquierda; 577 por cambiar de dirección sin aviso previo; 1255 por virajes irregulares; 781 por avanzar de contramano; 473 por exceso de velocidad en los bulevares exteriores; 960 por exceso de velocidad en los bosques de Boulogne y Vincennes; 5.569 por no observancia de las luces del tránsito; etc.

La labor de la policía parisiense quedó facilitada, especialmente en cuanto al registro de los excesos de velocidad, por el uso del cinemómetro-radar, que observó 4.263 infracciones en julio y 3.959 en agosto.



con el NUEVO circulador de aire BARCALA *Tripala*

(PAT. EN TRAM.)

SEGURIDAD DE UNA SOLA PIEZA

Primero, fue la **BIPALA**. Se impuso con rotundo éxito. Y ahora, siempre investigando nuevos sistemas, mecanismos y diseños, para satisfacer las constantes necesidades de la industria y el comercio, hemos creado - casi con un concepto aeronáutico - la **TRIPALA** para toda nuestra línea de circuladores.

... y aquí no termina la novedad. El cambio es total, por dentro y por fuera:

- Nuevo chasis aerodinámico
- Parrillas protectoras de nuevo diseño
- POTENTE MOTOR BLINDADO
- Rulemanes autolubricados
- Andar totalmente silencioso
- Tres veces más caudal de aire
- Sencillísima instalación
- Inversión mínima por su bajo costo y consumo
- En distintos modelos hasta 40 pulgadas... y siempre, la línea de la clásica **BIPALA**

TODOS CON UNA GARANTIA TOTAL DE DOS AÑOS... Y RESPALDADOS POR 10 AÑOS DE EXPERIENCIA

Asesoramiento y service integral
Envíos al interior

Extractores y circuladores BARCALA - HIPOLITO YRIGOYEN 3235 - T. E. 87-2593 - Capital

Zonas disponibles para representantes en el interior del país.

Descuentos a socios del A. C. A.



NECOCHEA es algo más que un importante BALNEARIO

Acaba de cumplir 83 años de pujante y progresista existencia y es tranquilo lugar de descanso para los turistas

Por MANUEL EDUARDO MAS

Para AUTOCLUB

SI deseásemos destacar a Necochea, bastaría decir, simplemente, que ocupa un destacado lugar turístico en la República, y con ello no habría nada más que agregar.

Pero ocurre, además, que Necochea no sólo ocupa esa notable ubicación en el orden turístico, sino que por otras muchas razones que le son peculiares, se coloca en primer término.

Esta ciudad, situada a poco más de 520 kilómetros al sur de la Capital Federal, comunicada, entre otras, por las dos principales rutas nacionales pavimentadas, la 2 y la 3, posee, como todos sabemos, una de las mejores y más amplias playas del país, que, con justificado acierto, se ha denominado "la playa del declive suave". Comienzan éstas en la escollera sur del Puerto Quequén y prácticamente terminan en Bahía Blanca. Sus arenas ricas en hierro, finas y transparentes como el cristal, forman una alfombra de contornos mágicos que mueren suavemente en las orillas del Océano Atlántico. Una enorme cantidad de turistas llega durante la temporada veraniega, permaneciendo, dadas sus características especiales, por prolongadas y apacibles estadías; porque en Necochea, un número importante de hoteles, residenciales, hosterías, pensiones, chalets y departamentos, dan cómodo y económico alojamiento.

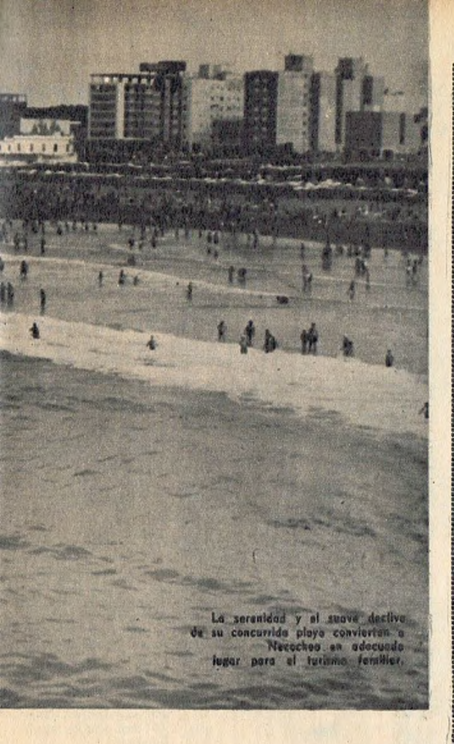
Casino, cines, *boites*, restaurantes, confiterías muy bien instaladas y atendidas, son un aporte importante para hacer más agradable y atractiva la permanencia en el balneario.

Hermosos paisajes naturales como el de *"Las Cascadas"*, *"Manantiales"*, *"Punta del Tigre"*, *"Punta Negra"* y su esplendoroso y maravilloso Río Quequén, con el extraordinario Parque *"Miguel Lillo"*, uno de los más importantes y mejor cuidados del país, ofrecen atractivo espiritual y deportivo a los turistas. La práctica de la pesca, por ejemplo, por su calidad y cantidad, mantiene el constante interés de los pescadores aficionados, que desarrollan su actividad en las escolleras, en las márgenes del Río Quequén y en el Océano, logrando extraer piezas de verdadero valor en calidad, peso y especies.

A esto debemos agregar que Necochea tiene, para su suerte, una de las mejores zonas agropecuarias, donde tierra fecunda produce cereales de la mejor calidad, que mantiene y da vida a nuestro mejor ganado, con cabañas que son el más alto exponente en la producción de los animales de raza del mejor pedigree; que posee en las riberas del Río Quequén, donde sus aguas desembocan en el mar, un puerto importantísimo, por el cual se exportan más de un millón de toneladas de cereales durante el año, lo que obliga el servicio de más de 200 ultramarinos que con banderas de todos los países arriban en procura de tan vital producto, dejando, para bien de nuestras finanzas, cientos de millones en divisas. Como complemento de esta actividad marítima, cuenta con varias fábricas de conservas de pes-



La escollera del puerto de Necochea que da una fisonomía muy especial a la ciudad balnearia que acaba de cumplir 83 años.



La serenidad y el suave declive de su concurrida playa convierten a Necochea en adecuado lugar para el turismo familiar.

cado y harinas de pescado procedentes de una importante flota pesquera, que incluso provee de pescado y mariscos a todo el país y a Mar del Plata misma, en particular el mejillón. Tiene también astilleros que producen y reparan embarcaciones, en calidad y condiciones a la par de las mejores de Europa y de cuyos talleres ya han salido muchas unidades, en particular para la "pesca de altura", que son verdaderos exponentes del difícil arte naviero.

Gran cantidad de fábricas, industrias y un comercio bien cimentado, son otras de las condiciones que dan a Necochea la privilegiada característica de una ciudad progresista e importante, atendida por cuatro bancos: Nación, Provincia, Hipotecario y Del Atlántico.

Su población, de alrededor de 45.000 habitantes, puede jactarse de ser, en relación con su número, la que cuenta con más unidades en automotores, lo que, como es lógico entender, da también una idea de su standard de vida.

Cuenta con numerosos edificios en propiedad horizontal y con una edificación moderna de casas y chalets, amplias y arboladas avenidas, dos espléndidas plazas —una en el centro y otra en el balneario—, ambas de singular belleza.

El reciente 12 de octubre cumplió Necochea 84 años de existencia. Su fundador fue D. Angel I. Murga, en homenaje a quien, ese día, precisamente, se descubrió el monumento que perpetuará su memoria y que fue costeado por toda la población necochense.

Necochea es, pues, desde todo punto de vista, un lugar adonde el turista debe tratar de llegar para conocerlo. •

Los primeros pasos hacia



EL PAPEL DE L AMERICA LATIN EN LOS ASUNTOS MUNDIALES S HACE CADA VE MAS IMPORTANT

Impresiones de un periodista europeo sobre la actualidad social y el porvenir de nuestro Continente. Exclusivo para AUTOCLUB (Fotos y original de INTERPRENSA)

•

La llama, dulce animalito de pie seguro en los senderos de la montaña, fue vastamente empleada en el Imperio de los Incas para el transporte de carga, y aún lo usan hoy sus descendientes con el mismo fin. Además, junto con la vicuña y la alpaca, proporciona excelente materia prima para los telares indígenas.

•

Jóvenes mexicanos reunidos especialmente para participar en una clase de derechos cívicos y ciudadanos. Se les enseña también los elementos básicos de los problemas de administración del Estado.

"PEDRO, *si te portas bien, quizás pueda enviarte al colegio a estudiar*": ésta es la más generosa y tentadora promesa que los campesinos de gran parte de la América latina pueden hacer a sus hijos. En muchas otras partes del mundo, la asistencia al colegio es fastidiosa para los niños; en Latinoamérica es un privilegio que comporta muy a menudo un considerable sacrificio financiero para los padres y también una responsabilidad para la administración de la educación pública debido a la escasez de asientos disponibles.

Sobre 38 millones de niños en edad escolar, apenas si algo más de la mitad asisten a las escuelas primarias y las salas de clase están generalmente tan sobrepobladas, que la enseñanza resulta defectuosa. Se advierte una falta de alrededor de medio millón de locales de enseñanza, y lo lamentable es que, a medida que se va cubriendo esa deficiencia con nuevas construcciones, cuando esto es posible, la población del continente crece en forma tal que la necesidad se hace más perceptible.

No se trata precisamente de "*sobrepoblación*", porque el número de habitantes en la parte del mundo a que nos referimos es muy pequeño comparado con la dimensión y las posibilidades económicas de los países que lo componen, que podrían absorber centenares de millones de habitantes más sin que se advirtiesen dificultades alimentarias. La población, sin embargo, está creciendo más rápidamente que en

a grandeza

cualquier otro continente, y quizás ésta sea una de las razones por la que las cifras de los presupuestos no pueden adelantar paralelamente con las crecientes necesidades de escuelas, hospitales y muchos otros tipos de edificios y de servicios públicos.

Por otro lado, el notable aumento de la población se debe principalmente a las sorprendentes mejoras introducidas en los servicios de salud pública. Plagas como la viruela y el paludismo han desaparecido completamente gracias, más bien, a la educación en materia sanitaria que a la cantidad de médicos y hospitales disponibles, que, como hemos dicho, está aún lejos de satisfacer las actuales necesidades.

La industrialización del continente, que es una de las principales preocupaciones de los gobiernos, está empezando a transformar la estructura económica de esos países y, consecuentemente, también su vida social y cultural. Debe anotarse, que muchos campesinos están incorporándose a las ciudades y quizás, debido a este fenómeno de migración interna, está apareciendo en escena una clase media en países donde no existía, o poco menos.

Los lazos que hasta hace pocas décadas unían a esos países con el mundo propiamente hispánico se han aflojado bastante; pero por lo menos en un sentido sigue gravitando una pesada herencia que viene de la colonia: la burocracia. Es una burocracia que ignora completamente la noción del tiempo y que parece cuidarse bastante poco de los intereses reales del país, hasta un punto que, a menudo, se creería que no tiene ninguna conexión con el mismo.

En la esfera cultural, la influencia de España y Portugal, particularmente de la primera, ha pasado a ser una cosa más bien remota. Los latinoamericanos son gente abierta a todas las influencias del exterior, tanto en las artes como en las letras; pero si bien en la literatura y en las ciencias, Latinoamérica sigue bastante de cerca las corrientes extranjeras, en cuanto se refiere a las artes visuales, sus cultores han mostrado un genio notable y original, revelando a menudo en sus trabajos la influencia y la inspiración irresistible, al parecer, emanadas de la civilización precolombina.



Una brigada sanitaria de lucha contra el paludismo, que debe viajar a caballo para llegar a muchas aldeas del Yucatán.



Familia sana, pueblo grande, este es un "slogan" difundido en muchos países latinoamericanos para dar mayor eficacia a la campaña popular para una mejor educación sanitaria.



La arquitectura moderna en Latinoamérica es rica en ideas originales. En la foto, un detalle de la Facultad de Medicina de la Universidad de México.



Aparentemente, los europeos aún demuestran escaso interés en la escena latinoamericana, lo que llama más la atención cuando se considera la importancia que esa extensa parte del mundo está destinada a adquirir en el futuro. Con mucha frecuencia es dable oír a los comentaristas y dirigentes europeos burlas e ironías acerca de las revoluciones y "pronunciamientos" americanos. En las canciones, libros y creaciones teatrales que se producen en el Viejo Continente, suele asignarse a los latinoamericanos papeles más bien cómicos. Pero este punto de vista y ese concepto, evidentemente, van a cambiar en los próximos años. Gracias a su inmenso potencial económico, a su situación geográfica y geopolítica, y al constante crecimiento de su población, el mundo de los latinoamericanos está convirtiéndose rápidamente en un conjunto lo suficientemente importante como para pesar en forma muy perceptible sobre el futuro de la humanidad entera.

letra VIVA

Por ULYSES — Para AUTOCLUB

EL GRAN BEST-SELLER

La venta de la edición de "Martín Fierro", ilustrada con tanta belleza por el gran pintor Juan Carlos Castagnino, marca uno de los más grandes éxitos en la tarea señera, que en pro de la cultura desarrolla la Editorial de la Universidad de Buenos Aires, ya conocida por el apócope de Eudeba entre la masa lectora del país y de América. Si se tiene en cuenta la multitud de ediciones del libro maestro de José Hernández, en todos los formatos, con todo tipo de grabados y de comentarios que circulan, comprobamos que "Martín Fierro" sigue cumpliendo su destino de *best-seller* de las letras argentinas. Lo fue desde el instante en que los paisanos se arrimaban a la pulpería y ordenaban:

—*Abájeme* una lata de sardinas y un "Martín Fierro". Y se le entregaba aquella edición en papel rústico, con portada verde claro o amarilla, que ahora constituye un tesoro bibliográfico.

Un pueblo empieza a ser grande cuando tiene su poema nacional. "Martín Fierro" quiere ser reivindicado a veces por un estrecho nacionalismo xenófobo. Nada más contrario a su espíritu universal, que al mismo tiempo que afirma los valores coterráneos del autor, trasciende con fuerza inusitada su grito de justicia. Hay en "Martín Fierro" un anhelo físico y metafísico de libertad. Si la historia del mundo que habitamos no es más que la pugna por la libertad a través de los siglos, "Martín Fierro" comporta otro jalón en ese afán trascendente. Al gaucho Martín Fierro le sobra coraje. Y es capaz, si se siente apabullado por los comisarios mandones y los jueces prevaricadores, de internarse en el desierto, antes de quedar esclavizado al término de una lucha desigual. Pero su alzamiento no es circunstancial. Es un gesto que ha marcado dramáticamente la vida argentina muchas veces. Símbolo, en suma, del pueblo del que sale. Ese pueblo cuyo mayor y más inalienable bien es la libertad.

LA LUCHA CONTRA EL CRIMEN



POLICIA EN ACCION
Por WOLFGANG HEINRICH

De una extraña idea de Fouché, llamar un ex presidiario, Vidoc, para organizar la lucha contra el crimen, nació la famosa Sureté. La historia de este organismo y de los que son sus pares en el mundo —Scotland Yard, Alexander Platz o F.B.I.— torna muy vivientes las páginas de "Policía en Acción", el libro de Wolfgang Heinrich, editado por Sopena. Las brigadas contra el crimen se fundaron en Europa, hace algo más de un siglo. Poco después, la actuación masiva de los criminales neoyorquinos obligó a hacer algo semejante a los norteamericanos. Se extingue la época de las investigaciones llevadas a cabo, en gran parte, por los detectives privados o por organizaciones policiales dispersas que daban muy poca base al trabajo de los jueces de instrucción.

Durante este siglo, notables criminalistas han logrado soluciones que lindan en lo fantástico, ante casos intrincados. Wolfgang Heinrich es un periodista especializado. En las páginas de "Policía en Acción" vuelven a actualizarse los enfrentamientos con el imperio de la maffia, con los morbosos asesinos de mujeres de Londres, con el tráfico de estupefacientes en Berlín o los gangsters de Estados Unidos. Un mosaico terrible, que descubre con cruda luz ese trasfondo de ciertas conciencias y que dio origen a obras literarias tan definitivas como "Rojo y negro", de Sthendal, o "Crimen y castigo", de Dostoyewsky, comporta un saldo positivo, ya que los relatos, ágilmente novelizados, se dedican a señalar los éxitos logrados en defensa de la sociedad.

LAVADO DE CEREBRO

LA CONQUISTA DE LA MENTE HUMANA
Por WILLIAM SARGANT



Las dolorosas e inhumanas experiencias que nos describe Koestler en "Cero y el infinito" han encontrado en William Sargant un científico que analiza los procesos fisiológicos del lavado de cerebro en "La conquista de la mente humana", el libro editado por Aguilar. Sargant no se ciñe a este único tema. Trata de las conversiones, de las prácticas de ciertas sectas de Carolina del Norte, que trabajan con serpientes venenosas, del ritual mágico africano o de las Américas, partiendo de los experimentos que el sabio ruso Pavlov hiciera con perros, para establecer su creencia en los reflejos condicionados.

Todo un mundo alucinante estremece estas páginas, aunque el estilo claro y metódico de Sargant no busque impactos fáciles por el camino de lo novedoso. El tratado se inhibe desde el primer momento en cuanto a la verdad o falsedad de los credos políticos o religiosos a que alude. El autor afirma ser metodista y haber elegido por ello, expresamente, en uno de sus mejores capítulos, la técnica para las conversiones en masa usadas por Wesley, predicador inglés del siglo XVIII, que fundó esa iglesia protestante.

Bajo presiones excitantes, extrañas convicciones pueden ser implantadas en los cerebros más reacios. Los estímulos a veces son logrados por medio de una percusión insistente. Nadie ignora que los tambores y bombos originan un espíritu combatiente y marcial en masas anodinas. Los toques repetidos en locales cerrados, como sucede en los ritos de la macumbá brasileña, el vodo haitiano o el bembé de Cuba, originan un desarreglo de la sensibilidad que puede terminar en franco delirio. Sargant nos presenta un fresco de todos los sistemas de influencia, llegando a los más sutiles, que tienen que ver con el poder peligroso y magnífico de la palabra.

UN POETA TOTAL

Cuando Nicolás Olivari sorprendió a Buenos Aires con su "Musa de la mala pata", el acento poético estaba colocado sobre todo aquello que una larga tradición lírica había objetivizado en grandes palabras abstractas —como nostalgia y eternidad— y otras que comportan la mera enumeración de lo que es simple, indiscutiblemente bello. Así una rosa, tan impar en multitud de versos como la estrella que surge en un poema y se vuelve diferente, a pesar de que las rosas y las estrellas florecen torrencialmente en los dos extremos del universo que nuestros pobres sentidos captan a simple vista.

Olivari traía con él una segunda visita. Quería substanciar en la poesía, a la manera de Baudelaire o Whitman, toda esa materia aparentemente irreductible que nos da el bloqueo de la ciudad. Sus ojos desbordantes de piedad también se detuvieron en lo feo, en lo caduco, en lo que sella el contorno muchas veces agresivo de la realidad. Ahora la originalidad de su talento profundo nos da "Pas de Quatre". Título caprichoso que alude al movimiento clásico de ballet, para contrastarlo, precisamente, hasta su último extremo, con la danza insólita, irreverente, de su poesía trascendental. En este libro editado por Trenti Rocamora, Olivari continúa una obra que fluye incesantemente y que no sufre más alternativa que marcar, una y otra vez, la grandeza de su ámbito solitario. Un solo y largo poema, una biografía a ratos desesperada, a ratos ensimismada en la contemplación de todo aquello que sólo el poeta se anima a descubrir. Un canto hondo y salvaje, sin contemplaciones para las agudezas retorcidas que tratan de salvar lo afónico de tantas voces que juegan a tentar la poesía. Olivari es un gran poeta argentino que merecería ser conocido por el mundo, pues hay muy pocos en el mundo que desnuden así su impulso creador. La poesía-adorno, la poesía-convención, la poesía-repetición, le son ajenas.

"Pas de Quatre" es un libro medular, escrito con libertad definitiva. Una revelación alucinante y perdurable.

APOGEO DE LA SOCIOLOGIA

SOCIOLOGIA

Por RENE KÖNIG

Vivimos un instante de tan intrincado manejo y examen de los factores de relación humana, que una guía eficaz y compendiosa se ha vuelto imprescindible. Fabril Editora, prosiguiendo la publicación de la Enciclopedia Moderna del Conocimiento Universal, ha dado a la estampa un volumen, "Sociología", que en algo más de trescientas páginas logra un vasto y convincente fresco acerca del conocimiento contemporáneo en esa materia. La obra ha sido dirigida por Rene König. El arte, los cambios sociales, el derecho, la división del trabajo, la relación social, las religiones, el arte, las industrias y empresas son algunos de los temas que el libro aborda con magnífico poder de síntesis.



La forma alfabética adoptada torna especialmente sencillo el manejo de "Sociología". König ha logrado una gran unidad de pensamiento, al frente de un equipo de expertos, en su mayoría profesores de las universidades alemanas. La culta tradición germana, interrumpida trágicamente por el advenimiento al poder de Hitler, vuelve a aflorar en estas páginas. Pero ellas, como tan bien lo señala Francisco Ayala en el prólogo, no están entintadas de localismo, no buscan referirse exclusivamente a la sociedad germana, sino que bucean en el eterno problema del hombre como entidad social, con criterio universalista. Un sentido vital gobierna la obra. Su letra vive en cada artículo, alejándose de la frialdad de las especulaciones que a fuerza de avanzar en el terreno de lo abstracto, concluyen por deshumanizarse.

La sociología, realmente en su apogeo en estos días a través de Durkheim, Roger Caillois (recordemos "El mito y el hombre"), Sprott ("Grupos humanos") Linton ("Cultura y personalidad") y tantos otros, encuentra en la "Sociología" de König una guía para internarse en el maravilloso dédalo de las asociaciones que el hombre ha fabricado o le han sido impuestas, para convivir en este mundo.

MEMORIA VITAL

EL TIEMPO QUE NI VUELVE NI TROPIEZA

Por JULIAN MARIAS



Julián Marías, el joven prodigio alumno de Ortega y Gasset que empezó su aventura intelectual por donde otros la terminan, escribiendo nada menos que una "Historia de la Filosofía", acaba de publicar, por intermedio de la Sudamericana, "El tiempo que ni vuelve ni tropieza", al llegar a sus vigorosos 50 años. El título viene de un verso de Quevedo, que en otro definiera el tiempo también genialmente, llamándolo "enemigo que mata huyendo".

Este libro comienza con una autobiografía, sigue con ensayos acerca de temas candentes y dispares como el futuro de la libertad, para terminar con un balance de la experiencia de la vida. Pero no guarda una uniformidad. Está salpicado de retratos de Borges, Kennedy, Paul Hazard, Rubén Darío, Victoria Ocampo (cuyo entusiasmo alaba); de críticas literarias, entre las que se destaca el capítulo que dedica a "Los Idus de Marzo", la formidable novela histórica de Thorton Wilder; de ensayos sociológicos o simples cronicones.

"El tiempo que ni vuelve ni tropieza" es, en suma, una memoria vital de gran arraigo español, escrita por un hombre que estuvo en el ejército republicano, en la emigración y, finalmente, regresó a la tierra por la que sus más hondas raíces clamaban.





SOCIOS VITALICIOS

Renovación cupón 1964 - 1965 para el carnet social

RECORDAMOS a los asociados Vitalicios del A.C.A. la resolución de la Comisión Directiva, por la que se dispuso, a partir del 1º de enero de 1962, el canje del carnet social, que lleva un cupón renovable cada dos años.

En consecuencia, aquellos asociados que no hubieran dado cumplimiento a lo establecido, podrán hacerlo personalmente, en nuestra Sede Central, en cualquiera de nuestras dependencias de Capital e interior, o por nota suscrita por el interesado.

Mucho se agradecerá cumplir con el requisito señalado, dado que *los carnets que no se hallen debidamente actualizados carecerán de validez.*

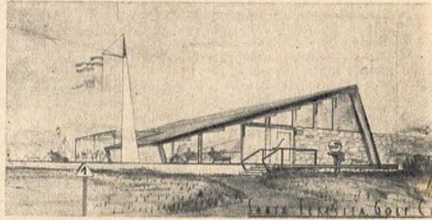
ESPAÑA CONTARA MUY PRONTO CON DOS NUEVAS FABRICAS DE AUTOMOVILES

Dos nuevas fábricas de automóviles, que proporcionarán más de dos mil nuevos puestos de trabajo, están a punto de surgir en Zaragoza.

Una de ellas, la Sociedad Española de Automóviles Nacionales, S. A. (SEDAN), ocupará 60.000 metros cuadrados de terrenos del término de Miralbueno, junto a la carretera de Logroño, empleará a 1.500 obreros y tendrá una producción, en 1965, de 5.000 vehículos anuales de cuatro a cinco plazas, que se pretende sean los más baratos del mercado nacional. Esta producción se duplicará al año siguiente.

Carrocerías Zane, S. A., es el nombre de la otra nueva fábrica, que ocupará 20.000 metros cuadrados en el barrio de Valdefierro, dará empleo a 700 obreros, entre la fábrica y los talleres auxiliares, y tendrá una producción anual de 500 cabinas para vehículos, 350 carrocerías para autobuses y furgones y 5.000 para turismo y 100 cajas metálicas.

HERMOSO GOLF CLUB TENDRA SANTA TERESITA



Este es el aspecto que ofrecerá el moderno Club-House a construirse en la ciudad balnearia de Santa Teresita, al que se llega desde la Capital Federal en pocas horas por caminos de fácil acceso. Los socios del A. C. A. pueden hacer libre uso de sus links por gentileza del Santa Teresita Golf Club.



SEGURO DE AUTOMOTORES

PARA AUTOMOVILES DE PROPIEDAD DE SOCIOS O QUE ESTOS TENGAN EN POSESION, TENENCIA O USO EXCLUSIVO

- **ROBO o HURTO:**

$ 8.- ANUALES POR CADA MIL PESOS DEL CAPITAL ASEGURABLE

- **DESTRUCCION TOTAL**
- **INCENDIO**

$ 4 ANUALES POR CADA $ 1.000 DEL CAPITAL QUE SE ASEGURE EN ROBO O HURTO

INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO

HASTA $ 300.000.- **GRATIS**

- **RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS**
- LESIONES CORPORALES O MUERTE A PERSONAS
- DAÑOS MATERIALES A COSAS

PRIMA ANUAL, DESDE $ 675.- A $ 1.700.- SEGUN CAPITALES QUE SE ASEGUREN, QUE VAN DESDE $ 100.000.- A $ 500.000.- Y DE $ 30.000.- A $ 100.000.- PARA LOS RIESGOS LESIONES O MUERTE A PERSONAS Y DAÑOS MATERIALES A COSAS, RESPECTIVAMENTE.

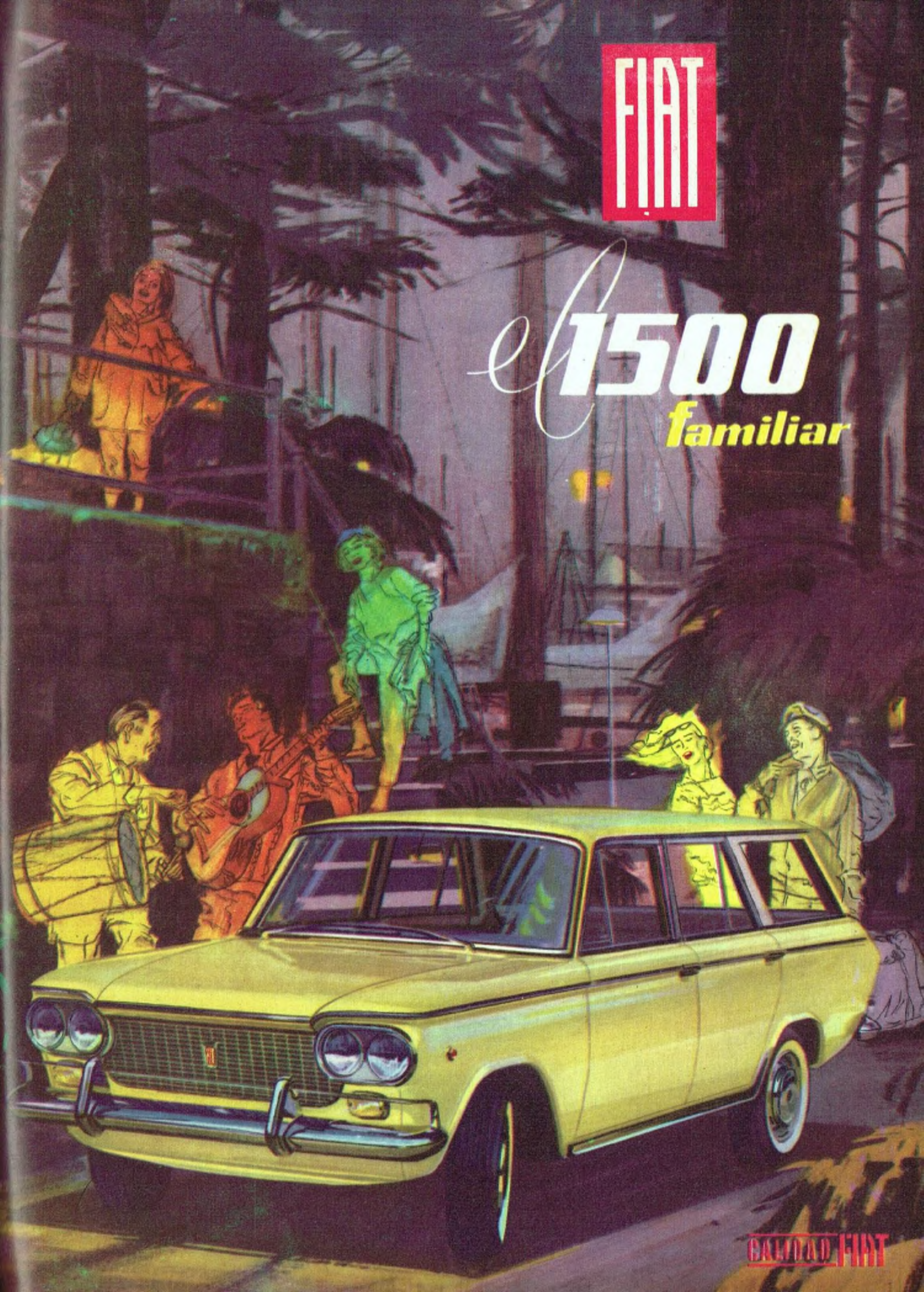


SERVICIO DE PREVISION DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES - DEPENDENCIAS PROPIAS ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL AV. DEL LIBERTADOR 1850 -

PUBLICIDAD A.C.A.


FIAT
el 1500
familiar
CALIDAD FIAT

CUANDO UNA FRENADA ES TODO...



..Se impone un fluido para frenos de resultado infalible. Que soporte altas temperaturas sin entrar en ebullición (digamos 204º en lugar de los 190º que soportan los comunes) y que termine con las "sopapas hinchadas", las gomas carcomidas o el pedal "enganchado", etc.

Que ofrezca garantías de calidad (como la de la Society of Automotive Engineers of U. S. A. y el Research Department Hayes).

Que se adapte a todos los climas sin sufrir alteraciones por los cambios de temperatura.

Si fuera posible, que lo recomiende en forma exclusiva alguna firma responsable (como en este caso, Tem Lucas S. A. I.C. y F., fabricantes bajo licencia de los frenos Girling Limited).

Y el único fluido para frenos que responde a esas características es CASTRAULIC H. D. (fabricado 100% con materias primas importadas de Inglaterra). Por esos motivos es un poco más caro que los fluidos comunes. Pero cuando una frenada es todo, unos pesos de diferencia no son nada.

CASTRAULIC 70 R1 S. A. E. 70 R3

"HD"



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
EVANS THORNTON Y CIA. S. A.
Industrial - Mercantil y Financiera
Defensa 465 - T. E. 33 - 4091 - Buenos Aires

MORENO MAC DONELL

De la Monta

Por ERNESTO DIAZ VILLALBA

Para AUTOCLUB
Ilustró D. VILLAFAÑE

ROSENDO Acuña abandonó su casa de San Lorenzo, en la provincia de Salta, dispuesto a trasladarse, de un solo y formidable salto, hasta los balnearios del Atlántico. Antes de tomar el avión, miró una vez más el panorama familiar: el cerro *Inca Huasi*, allá en el fondo occidental, azulado de distancia, perfilándose sobre el firmamento para dejar en el ánimo —no sabía por qué— una impresión de perennidad y un dejo de melancolía. Más aquí, las lomas y quebradas; aquéllas, manchadas de piedras; éstas, alfombradas de helechos.

Mientras el pájaro plateado abreviaba las distancias, los ojos de Rosendo Acuña se cargaban de montañas, de bosques, de ríos torrentosos que descendían del oeste espumándose en caprichosa y recia creciente. Luego el monte chico de Santiago del Estero, sus llanuras de sal, su tierra calcinada, sedienta y abrasada. A poco, la perspectiva cordobesa, variada y cadenciosa como la tonada de sus habitantes.

Sierras pequeñas, incorporadas al urbanismo ciudadano. Montañitas educadas, correctamente sociables, surcadas por caminos, adornadas con "chalets", embellecida con parque y canchas de tenis.

De pronto, Buenos Aires, la urbe, el disloque tremendo para el ritmo apacible de Rosendo Acuña, que deambula por las avenidas anchas, por las calles abarrotadas, por las salas de espectáculos y las confiterías repletas. Conserva en la retina su panorama de cobre y roca, de árbol y río, de sol urente y de extensión salada. Mal anda entre la gente afanosa que lo empuja, lo vuelve, le interrumpe y, al final, ni siquiera lo toma en cuenta.

Pero él ha venido desde Salta para conocer los balnearios, para mirar el mar... ¡El mar! Tiene de él una idea confusa. Mezcla de sus lecturas y de su propia e íntima concepción.

En viaje al sur, la ventanilla del tren le parece estrecha para mirar la llanura extendida en ejemplo de infinito. Campo y campo, con repetición constante y abigarrada policromía. Sembrantíos y ramilletes de árboles, con sombra generosa para el mugiente rebaño. De vez en cuando, el vivo rojo de un techado, el rotar de un molino, el bramido de un tractor que arrastra la herramienta. Rosendo Acuña siente un estremecimiento en el espíritu. Está ante la pampa, ante el milagro argentino de la tierra. Al mediodía, bajo los rayos del sol, los cardos ponen reminiscencias lugonianas y el azul de sus reflejos asciende vertical hacia el cielo abierto. Algún manchón de nubes parece posarse sobre la prodigiosa inmensidad.

Ha llegado. Para Rosendo Acuña es todo una sorpresa. ¿Mar del Plata?... Pero, ¿no es esto Buenos Aires? La misma edificación, el mismo tránsito, idéntico ritmo. Un poco más pequeño, o con sensación de más pequeño, puesto que no ha tenido tiempo de medirlo, pero todo similar, en calcomanía más que en imitación. Sus acompañantes le informan: es la ciudad, el *centro*. Mar del Plata auténtico está en la playa, junto al mar. Hacia



ña al Mar

allá va, inquieto el ánimo, con curiosidad dilatándole la pupila.

Y ahí está el mar. Sereno, tranquilo, sin profundidad en la perspectiva, limitándose por el alcance del ojo... Rosendo Acuña se queda perplejo. Ha visto antes a la pampa, y la pampa, paisaje objetivo, le achicó el mar, paisaje subjetivo. *¡Un disparate!* —dicen los otros, pero es que él, hombre de la montaña, se siente consubstanciado con esa profunda emoción que viene de la tierra, con esa inmensa sugestión de las moles estáticas, con esa belleza permanente y sin embargo movible del color de las rocas al contacto con el sol, con esa tonalidad de arco iris de los pastos movidos por el viento.

Frente al Atlántico, la prusiánica arquitectura del Casino y el Hotel, con aspecto que se le antoja de fábrica a pesar de sus techos de pizarra. No le encuentra belleza por fuera, quizá debido a la recova que lo mutila, dejándolo como parado en estacas. Tal vez por dentro...

Y por dentro Rosendo Acuña encuentra un salón inmenso, un vestíbulo inmenso, un bar inmenso y el ador-





no esplendente, majestuoso, irreemplazable del sol, cuya luz entra a raudales por las amplias ventanas. Sus acompañantes le dicen: —Esta alfombra, hoy aplanada, era hermosa. Y Rosendo Acuña piensa que es una lástima no haber llegado antes.

Sobre las innumerables mesas repiquetean las fichas. El oro corre a raudales, representado por aquellos discos de colores variados, insinuantes y prometedores. Rosendo Acuña pone uno, otro y otro más. Luego los ve, nostálgico, cómo van a engrosar las pilas que el *croupier* ordena prolijamente. Pero como no ha venido a eso, levanta los hombros y sale, no sin admirar antes lo que es tan difícil admirar: la suma discreción de los empleados ante el jugador supersticioso o la señora urgida por su necesidad de ganar.

La curiosidad del salteño no está satisfecha. Quiere conocer a Mar del Plata, la ciudad atlántica por excelencia. Lo llevan por la costa hacia el sur. ¡Oh, ha hallado lo que anhelaba! Sobre la loma, en sus laderas y en su base, la maravillosa perspectiva que motivara el viaje. Residencias, villas, "chalets", casas. Aquí un color, allá una línea armoniosa; a un costado el arco con reminiscencia griega o la suntuosidad sobria del renacimiento francés, o la frialdad, casi marcial, del estilo berlinés, o la personalísima silueta de las construcciones de Holanda, o algún estilo colonial español con su antecedente barroco, o la simetría de un vivo jardín de Escocia como repujado en la pendiente. Alguien dirá que lo que Rosendo Acuña admira con ojos de guanaco es un *pot-pourri*. Y no tendrá razón. Porque así como casi todas las arquitecturas entroncan en la griega, así también esa variedad —que no es mezcla— forma, crea una arquitectura marplatense, enhebra con un nexo propio, con belleza clásica, pero agilizada por el paisaje, o por eso intrínseco que fluye de las obras de arte.

En aquella maravilla de líneas y colores, el salteño descubre lo que posiblemente es ya una verdad sabida: Mar del Plata es de las pocas ciudades argentinas que va gestando una arquitectura propia. Así, la Municipalidad, no obstante su tronco prusiano y su influencia moderna, muestra algo que sólo en ella se ve: la personalidad, que luego será inconfundible, de la creación.

De la misma manera sucédense *Playa Grande*, *Peralta Ramos* y, sobre todo, ese precioso lugar llamado *Barrio de los troncos*. Con el corazón ensanchado regresa Rosendo Acuña al *centro*. Pasa, para ello, por las afueras de Mar del Plata. Nueva sorpresa espéralo ahí, en la ciudad que tantas le ha deparado. Fábricas, destilerías, canteras, establecimientos industriales donde vibran las poleas y rugen los motores... Son como inyecciones

que sostienen la suntuosidad del otro extremo; el alarde de potencialidad económica, sudorosa y trepidante que antes viera, lujosa y embellecida, en las mesas de juego.

Grato le resulta encontrar una toponimia ajustada a la tradición. Nombres que guardan sabor de pasado, sin la tortura del homenaje y la nimiedad de vanidades satisfechas. Ojalá nunca un descendiente, de aquellos que se sienten más próceres que el prócer, gestione —y consiga— que nombres tan bellos como Punta Mogotes, El Faro, Playa de los Ingleses, Boulevard Marítimo, Balneario de los Lobos, se truequen por un apellido que a veces hay que buscarlo en las guías sociales antes que en las páginas de la historia.

En la mañana radiante, siguió Rosendo Acuña su viaje hasta la abierta playa de Chapadmalal, a cuya vera el Estado ha edificado hermosos hoteles para descanso de sus empleados. En esa playa realizó su primer contacto con las aguas saladas, en un caluroro mediodía.

Después de caminar un poco por la arena, cohibido con su piel de camiseta entre tantos torsos tostados, avanza hacia el mar. A su lado marcha una bañista, rubia, grácil, delicada y bella. La piel bronceada de la joven relampaguea a los rayos del sol. Rosendo Acuña se detiene un instante. Con el agua a la rodilla, alcanza a percibir lo que su sensibilidad de serrano no había logrado captar: la majestuosa grandeza del océano. Esa molécula líquida que hoy moja su salteño y empalidecido cuerpo ha tocado, alguna vez, las costas del Africa o rodado entre el archipiélago japonés. Quizá en un momento fuera nube, o bien, evaporada de una flor, se había alzado, perfumada niebla, en el amanecer de algún jardín. Una ola rompiente ataja sus meditaciones y Rosendo Acuña se encuentra zambullido, con los pies al aire y manoteando desesperadamente entre la arena. Cuando después del chapuzón logra salir, la muchacha rubia, como una sardinita de oro, nada armoniosamente a veinte pasos de él.

"¡No debo quedarme parado como un imbécil!", es su primero y arrepentido pensamiento. Se interna más adentro, casi con el agua al talle, adopta la clásica postura y se tiende en un *crowl* académico. La sardinita de oro, a la que se han unido algunos jóvenes alegres y tostados, nada un poco más adelante. Una ola avanza sobre la playa. Rosendo Acuña observa la maniobra de los del grupo. Nota que enfrentan a la ondulante mole, que se hunden en ella y salen al otro lado, rientes, joviales, tranquilos. Espera su turno, inclina la cabeza, bracea con fuerza... y se encuentra en la orilla, con las rodillas desgarradas y un litro de agua en el estómago.

Fracasada su tentativa acuática, vuelve a la playa y de cara al sol, recapitula. Ha venido en tren, ha continuado en ómnibus, ha corrido sobre caminos alisados como una cinta de seda, se ha alojado en un hotel de la colonia de Chapadmalal y ahora se apresta a regresar en un vehículo cuya comodidad interior, cuyo lujo interior, le recuerda la cabina de los grandes aviones. Ha visto en el viaje colonias para niños, hoteles para empleados, personal atento que le indica todo cuando pregunta y aun le sugiere paseos y diversiones. ¿De quién es todo eso? Del que quiera. Tanto aquí como en su lejana tierra salteña, tan hermosa, tan digna de ser visitada por ese torrente de turistas que es como una fuente viva de riquezas. Pero allí no todos son caminos de cinta de seda. Por senda de tierra y atravesando veinte veces el mismo río, se llega hasta la *Cuesta del Obispo*, por la *Quebrada de Escoipe*. ¡Qué bueno fuera levantar un hotel, a un precio tan reducido como los de Chapadmalal, en el lugar denominado *San Fernando* (paisaje que popularizó el film *La Guerra Gaucha*) o bien al pie del cerro del *Malcante*, por donde se despeña el río del mismo nombre, de aguas espesas y coloradas.

Pero Rosendo Acuña no está para reproches. Abandona Chapadmalal, regresa a Buenos Aires y emprende de nuevo el viaje hacia sus cerros, sus bosques y sus ríos...

CAMPING todo para la Caza y la Pesca



OHANI

LE PROPORCIONA UN CAMPING FELIZ



Con un equipo de calidad.
Carpas: diferentes modelos y tamaños, bolsa-camas, colchonetas, catres, mochilas, equipos de cocina, salvavidas, balsas inflabes, etc.
Y el comp'emento indispensable: una embarcación totalmente desarmable, liviana, insumergib!e, a vela, remo o motor. Para llevar en el baúl de su coche.

Productos exclusivos OHANI.
Financiamos. Visítenos ya.
Descuento especial a socios del A. C. A.

OHANI CAMPING
Av. Del Libertador 807
T. E. 797-0115 VICENTE LOPEZ

Representantes: En Córdoba, H. Picchio, Cortada La Roca s/n. (alt. Núñez 2000), Cerro de las Rosas. En Río Negro: Bambi Sport, España 185, Cipolletti. En Mar del Plata: A. Boshant, Alvarado 2269, Dto. 2.



GALIMBERTI Hnos.

DEPORTES - ARTICULOS PARA PESCA - CAMPING - RODADOS

Av. MAIPU 2320
T. E. 791-9278 - OLIVOS





Deportes
H. YRIGOYEN 84
T. E. 792-3444 - Martínez

ALVEAR DEPORTES

En caza y pesca el surtido más completo.

ALVEAR 29 MARTINEZ

TODO PARA EL CAMPING

- Carpas
- Bolsas de dormir
- Mochilas, etc.
- Zapatillas de sport
- Maletines y bolsos
- Bicicletas
- Piletas de lona y plástico

Dto. a Socios A. C. A.







FABRICA: RESISTENCIA 933 - LANUS - Prov. de Bs. As. - ADMINISTRACION Y VENTAS: MEXICO 1785 - Tel. 38-4428 - Cap. FEDERAL

FUSARO

AMUEBLAMIENTOS DE COCINAS

SANITARIOS

Para ésta, SU COCINA FUNCIONAL



El revestimiento cerámico venecita y lo moderno para la construcción, concurra o escriba a:

CASA FUSARO

Av. PAVON 3535 LANUS Prov. Bs. As.

MESA PARA CAMPING





Se arma y desarma en pocos segundos, con tanta facilidad que hasta un niño puede hacerlo.
Se pliegan las patas en el mínimo espacio imaginable.

FABRICA: **EPYMAD**

JOSE BONIFACIO 1097 - Buenos Aires

JUEGOS INFANTILES

HAMACAS DIVERSAS
TOBOGANES
CALESITAS
OLAS GIRATORIAS
SUBE Y BAJAS
PORTICOS GIMNASTICOS

APARATOS PARA GIMNASIA
JUEGOS DEPORTIVOS

REMOS HIDRAULICOS
POLEAS, PUCHING DE PIE
ESPALDARES-PARALELAS
ESCALERAS Y TRAMPOLINES
PARA NATATORIOS
CROQUET-CESTOS

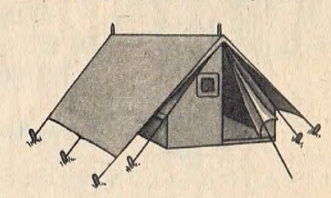


ANTONIO GROMAZ S.R.L.
R. ESCALADA DE SAN MARTIN 2537/39
TEL. 59-6146 - CAP. FEDERAL

autoclub

ASEGURE SU COMODIDAD

Haga liviano su viaje, lleve usted mismo estos artículos plegables de fácil transporte.

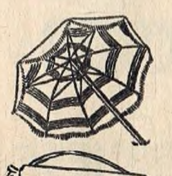


CARPA EXCURSIONISTA de doble techo, confeccionada en lona verde oliva, piso de plástico, mide 1,95 x 1,70 x 1,40, armazón tubular, estacas de aluminio. MUY LIVIANA, para transportar; peso 9 kilos .... $ 11.950.—

Descuento a los Socios del A. C. A.



CATRE PLEGADIZO de lona, armazón tubular, plegado mide 0,68 por 0,22 cm, muy liviano, $ 1.950.—



PARASOL portátil, confeccionado en telas color firme, 10 varillas de acero importadas, con funda de la misma tela; diámetro 150 cm. Ideal para llevar a la playa; peso: 2 kg. $ 1.190.—



LONA PORTAEQUIPAJE, lona verde, impermeable, de 180 x 2,20 m, con sogas, a ..... $ 1.450.—

FACILITAMOS ESTACIONAMIENTO - CREDITOS

BOITANO Y CIA.

BARTOLOME MITRE 854 T. E. 45-6435-2484 y 0887

AL-CROM S.R.L.

En sus 3 esquinas de Jujuy y Moreno

Jujuy 292/299/306 T. E. 97-1221 y 4205

Le ofrece un mundo de accesorios: Radios - Brújulas - Faros Fundas - Alfombras - Cinturones de seguridad- Bocinas con compresor, italianas.

DEFENSAS ESPECIALES PARA TODO AUTOMOTOR

Con colocación incluída



Todos estos artículos podrán ser adquiridos también en Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales en Rosario, Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

sugiere

- Frenos hidráulicos
- Al vacío
- De aire
- Frenos de potencia

BALANCEADO ELECTRONICO DE RUEDAS

FRENO



SERVICE

AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

LUPETTE, BISSIO & Cía. S.R.L.
Cap. 6.000.000.00 m/n.

NICASIO OROÑO 1817|31
T.E.: 58-0094 | 95 | 96



Aplicando **SOLARPAQUE** (m. r.) con licencia de **Imperial Solarpaque Corp. Proteja su vida y la de los suyos polarizando** el parabrisas de su automotor con **SOLARPAQUE**, revestimiento científico americano que **repele los rayos solares** en un **72 %, y el calor** en un 54 %. De noche evita el **encandilamiento**, tan peligroso en rutas, sin restar ninguna visibilidad, por el contrario, brinda descanso y seguridad.

DISTRILIM, DISTRIBUIDORA EXCLUSIVA - CONCESIONES AUTOMOTRICES Y EDIFICIOS, CALLAO 569. OF. 14, T.E.: 45-2061; 49-6073, CAPITAL
P.A.S. TUCUMAN 1672, T. E.: 40-8609, Bs As.
ENTRE RIOS, Riehme, Olivi y Curi, VILLA URDINARRAIN.
QUILMES, Callao 569, Of. 15; Cap. T. E.: 45-2061; 49-6073
GRAL. SARMIENTO Y MORON, Miranda Ledo Dándolo, SIAUJI 15, BARRIO AERONAUTICO.
PARANA, Dufford, COLON 288, PARANA.
SAN ISIDRO, TIGRE, Sol García, GRAL. PAZ 140, SAN ISIDRO.
LA PLATA, LAS FLORES, AZUL, OLAVARRIA, Houston SRL., CALLE 48, Nº 632. 2º p. LA PLATA.
PERGAMINO, SAN NICOLAS, Cittadini Hnos., MERCED 593, PERGAMINO.
BAHIA BLANCA, LA PAMPA, RIO NEGRO, Pierini y Sandoval, Av. COLON 1111, PUNTA ALTA.
LUJAN.
TUCUMAN, American Service, SAN MARTIN 1345, TUCUMAN.
MENDOZA, Maseiro, SAN MARTIN 565, MENDOZA
AVELLANEDA, LOMAS DE ZAMORA, Ferrero y Cía., MAIPU 282, AVELLANEDA.
DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DEL A.C.A.

PERSONALICE



Su automóvil colocando en las puertas o tablero, los nuevos **MONOGRAMAS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlos en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S. R. L.**, de Rincón 244, Buenos Aires. Tel. 47-4908.



La firma Enrique **BRUNO** e Hijos, de Donato Alvarez 186, T.E.: 68-6519, fabrica y distribuye el **TAPIZADO** de **LUJO** para su **CITROËN 2 CV** en finas telas plásticas, relleno en Telgopren. Es económico, elegante e higiénico. Tráiganos su tapizado viejo y se lleva uno nuevo.

Al interior contra reembolso.

Línea completa de accesorios

y por supuesto...
Cinturones de seguridad **SALVEX**



autoclub sugiere

TAPAUTO "BRUNO"

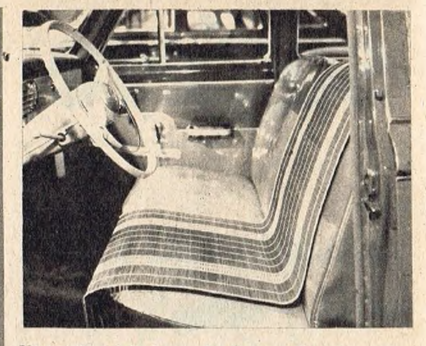
DESDE
$ 3.000
Patente
Nº 172.346

Confeccionado con las mejores telas del país, revestidas con policloruro de vinilo importado. Cosido a máquina y soldado electrónicamente. Se coloca en 1 minuto, lo protege de la lluvia, del sol, del polvo, del aire de mar que oxida el cromado. 100 x 100 impermeable.

FABRICADO PARA TODO TIPO DE COCHE EN TELA DE ALGODON PLASTIFICADA. Y AHORA CON RESPIRADERO INTEGRAL



Venta: CENTRAL LONERA
BARTOLOME MITRE 2771 - T. E. 87-9666 8481



Un regalo original para las fiestas: Novedosa estera para auto, exclusiva de PAL-TEX, **para manejar más cómodo y fresco este verano...** Aísla el calor del tapizado. Resistente. Durable. Muy decorativa. $ 750.— c/u.

PAL-TEX S. R. L. - Sanabria 1930 - 67-5519/9067





Un detalle de buen gusto para su coche ESCUDOS INTERNACIONALES de Autoclubs, totalmente inalterables. Precios especiales a revendedores y casas de accesorios. Envíos al interior. **Casa ELIPE S. R. L., Sarmiento 1836, T. E. 45 - 2595 y 40 - 1591.**

AMORTIGUADORES



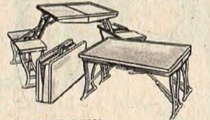
DUMBO SUSPENSION PERFECTA..!

Maneje cómodo y seguro comprando Dumbo a través de estas direcciones:

SAMARO Ind. y Com., Salta 1765, Cap.; CAPELLA y MARCONI, Monroe 2435, Cap.; S.I.M.A. S.R.L. Viamonte 1732, Cap.; EMPORIO I.K.A., Montenegro 102, Cap.; C.I.M.A. SUR, Belgrano 3356, Mar del Plata; ALFREDO SPEZZI, Crisóstomo Alvarez 658, Tucumán.

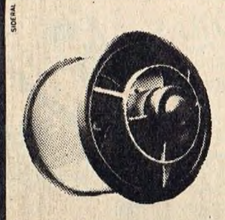
INDUSTRIAS DUMBO S.R.L., Miranda 4655 - Bs. As.





PEDRO V. CAFFARENA,
Juan B. Justo 6801, Bs. As. ofrece la línea completa de **ARTICULOS PLEGABLES Y PORTATILES**, parrillas, heladeras, mesas, banquetas, reposeras, catres, colchonetas, sillas p/playa, piletas de lona, ideales para CAMPING, CASA DE FIN DE SEMANA, VACACIONES, VIAJES, etc. Todo lo que necesite al iniciar su viaje lo encontrará en esta casa. ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS.
Depósito en Pje. Renque Cura 1847 T. E. 69-6065 - Bs. As.

SIDERAL



SOUTH BEND
EXTRACTOR funcional REVERSIBLE

¡Siempre serán UNICOS!
Patente Nº 127.808

Extrae aire viciado o inyecta aire puro. Vistosos colores y persiana exterior con cierre hermético. Se desarma sencillamente para facilitar su limpieza. **INSTALACIONES** solicite técnico a domicilio. **SIN CARGO**

SOUTH BEND ARG. Montevideo 165, Tel. 40-1127/1556
Bolivar 839 Tel. 33-0132 y 30-5953
Jean Jaurés 395. Tel. 87-1429 (Once)
Y en las buenas casas del ramo de todo el país

autoclub sugiere

METAL ERPOX masilla epoxi para calafateos, rellenos, fabricación de matrices, moldes y reparaciones en general (tanques de nafta, solventes, depósitos de agua, etc.). Endurece rápidamente y LLEGA A CONSISTENCIA DE METAL. Indispensable en Náutica, Metalurgia, Química y Construcciones.

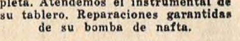


DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

ARTEFA S. R. L., Entre Ríos 1029, Teléf.: 26-2203, 27 - 6211 y 23 - 2466.

REPRESENTANTES EN EL INTERIOR: **Bauzas,** Explanada 643, ROSARIO - **Colli,** 9 de julio 3059, MAR DEL PLATA - **Navarro,** Buenos Aires 163, PARANA - **Quero,** Lima 2185, CORDOBA - **Quintana,** Olascoaga 1438, MENDOZA - **A. Guinea,** Pueyrredón 544, RESISTENCIA - **Fuch,** Muñecas 260, TUCUMAN - **Reta,** Azara 677, MISIONES - **Parejas,** Pringles 754, SAN LUIS - **Fadel,** Tucumán 881, CATAMARCA.

HO-LAM TODO PARA SU *DI TELLA*

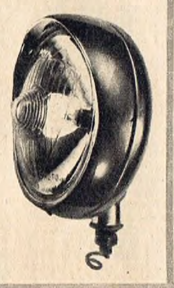


Repuestos y Accesorios, línea completa. Atendemos el instrumental de su tablero. Reparaciones garantidas de su bomba de nafta.

Av. PAVON 1599 esq. México (Avellan.) T. E. 208-3886

AL-RO®

AHORA CON NUEVO CRISTAL OPTICO



Exíjalo en todas las casas del ramo. Ventas por mayor y menor ALRONCE Jujuy 332 CAP Tel. 93-8246. COLOCACION EN EL ACTO. Asesoramiento técnico. INTERIOR: Enviamos catálogos. Fábrica administración y ventas: Pje. Luis Braille 5620 CAP. Tel. 64-6006

GAMUZAS PARA LIMPIEZA

cm	c/u
73x57	$ 380
68x53	„ 330
63x47	„ 290
58x42	„ 250
53x37	„ 210
48x37	„ 160
40x30	„ 85

Directamente de CURTIDURIA MILAN

Los pagos, con cheque o giro, a la orden de EUGENIO MILAN e HIJO. Agregar $ 30.— para franqueo certificado.

CONSULTE PRECIOS POR CANTIDAD

- Cueros para marroquineros.
- Encuadernaciones de cerdo legítimo.

Brandsen 3457/61

Sarandí (Avellaneda), Provincia de Buenos Aires, Tel. 207-7927



ADELGACE AHORA!
para este VERANO
con **BUZO MAGICO**



Adelgaza 600 grs. en una hora sin dieta y sin sacrificio..! trabajando, haciendo deportes o descansando

BUZO MAGICO
Solis 787 - T.E. 38-8107
BUENOS AIRES

Representante exclusivo en Rosario: BOUTIQUE ELIZABETH - T.E. 46384

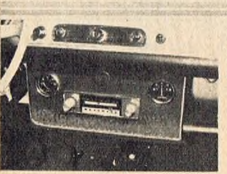
A LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CUBIERTAS en 6 CUOTAS

SIN INTERESES NI RECARGOS

CUOTA - CAR

SUIPACHA 842 (Planta baja) T.E. 32-6674 y 31-7407



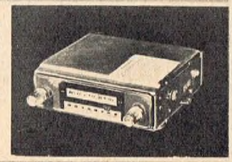
AUTO RADIO MOTORVOX, justificando el éxito alcanzado con su receptor transistorizado, presenta un nuevo modelo de frente para coches Fiat 600 y 750 que, en su única estructura reúne receptor, manómetro y amperímetro, solucionando un problema de espacio a quienes poseen unidades Fiat.

Adquiera este práctico y necesario implemento en las buenas casas del ramo.

Service y garantía son atendidos por sus distribuidores:

DIALTECNIA S. C.

Vieytes 1433/37 - Cap. Federal - Tel. 21-6878 y 21-2932.



De aquí, de allá y de más allá

Por **JUAN AVERIGUADOR**
Para AUTOCLUB

LOS QUE CON MAYOR o menor frecuencia viajamos en los trenes subterráneos de esta muy digna Ciudad de los Buenos Aires, hemos tenido oportunidad de comprobar, muchas veces con deterioro para nuestras finanzas, la irrefrenable y permanente tendencia amnésica de los encargados de vender al público las fichas metálicas de acceso a los andenes y que algunos, por error, llaman "cospeles". La predisposición al "olvido" se manifestaba hasta ahora, según nuestra experiencia, en las fichas o monedas, según los casos, que nos daban de menos algunos ventanilleros. Pero el otro día, un domingo a la mañana, en la estación "Facultad de Medicina" de la línea Plaza de Mayo-Palermo, comprobamos una variante novedosa que, de difundirse, mandará pronto a la quiebra a Subterráneos de Buenos Aires. Adquirimos en la ventanilla con rejas —todo un símbolo— una ficha metálica, y, al ir a ponerla en la correspondiente ranura del respectivo molinete, comprobamos que estaba aplastada y deformada y no había forma de hacerla entrar. Se acercó entonces diligente el encargado de controlar los molinetes, quien solícitamente nos dijo:"Señor, pase por ese otro molinete", señalándonos el que gira libremente para el pase de viajeros con pases o abonos. Lo miramos con cierta extrañeza y vimos que aparentaba tratar de hacer pasar la ficha aplastada por la ranura obstruida. Resta agregar que nos quedamos ocultos en la penumbra observando el proceder del encargado del molinete. En sólo unos quince minutos de tiempo le vimos hacer pasar nueve pasajeros a los que "casualmente" en la ventanilla de habían dado la ficha aplastada de marras...

★

UNA FIRMA BRITANICA HA creado un equipo de radar meteorológico que puede localizar e indicar zonas tormentosas y formaciones de nubes de lluvia dentro de una extensión de unos 300.000 kilómetros cuadrados. Cuatro de sus principales cualidades son: alta potencia, largo alcance, facilidad de instalación y costo relativamente moderado. Es muy adecuado para aeropuertos, en los que puede facilitar valiosa información meteorológica al personal encargado del tránsito aéreo. Debido a su movilidad y facilidad de instalación, es asimismo de gran utilidad para reconocimimientos meteorológicos en zonas de vasta extensión, en las que sea preciso disponer de varias instalaciones.

★

EN EL NUMERO 14 de esta revista y en esta misma sección se publicó un comentario en torno a la solución hallada en Suecia al problema de una unidad de rosca en que la tuerca no se agarre y que tampoco suelte su presión debido a las vibraciones o los cambios repentinos de carga. Sobre este tema nos escribe el doctor Victorio L. Contento, de Ramos Mejía, para informarnos que el señor Antonio Sallan, de Haedo, es autor de un invento patentado que si bien contempla el problema con enfoques un poco diferentes, lo resuelve ampliamente, dando la solución para la seguridad del ajuste mediante una tuerca con su contra-tuerca (VER FOTO Nº 1) enroscadas ambas en sentido contrapuesto sobre el mismo vástago, de manera que impiden el aflojamiento por la acción de una sobre la otra. El diseño y la realización fueron precedidos de innumerables pruebas estáticas y dinámicas que permitieron confirmar los beneficios de esta ansiada solución del problema de la seguridad indefinida del ajuste, lo que se considera de inestimable valor para ser aplicado a la industria automotriz.

★

¿VIVIREMOS ALGUN DIA EN casas hechas con filamentos de vidrio bobinados? En un futuro, quizá no excesivamente lejano, no sólo podremos vivir en casas de vidrio, según lo sostienen los técnicos de la sección aeroespacial de la Compañía Goodyear, sino que, además, (VER FOTO Nº 2) nos las levantarán en el acto sobre nuestros terrenos, mediante un equipo móvil que acudirá a nuestro pedido y dará a la vivienda la forma que nosotros le indicaremos al maquinista. ¿En qué consiste esa técnica del bobinado? Pues, en aproximadamente lo mismo que con ese nombre designa la costurera cuando trabaja con la máquina de coser. En el "bobinado" de filamento de vidrio, o también de fibras metálicas, los finos hilos son enrollados en torno de un mandril removible de metal, madera o yeso. Una vez formada la "bobina", los filamentos de vidrio se impregnan con adhesivo plástico, se calienta el conjunto hasta que el adhesivo se haya asentado y se obtiene un cuerpo hueco de una sola pieza, cuya forma será la del mandril que se haya empleado. La fibra de vidrio podrá ser pintada en forma indeleble. Las paredes podrán lavarse interna y externamente con una manguera; el material no se carcomerá y no se filtrará por él la lluvia ni el viento y estará aislado contra el calor y el frío. Y no tendrá rincones os-


3

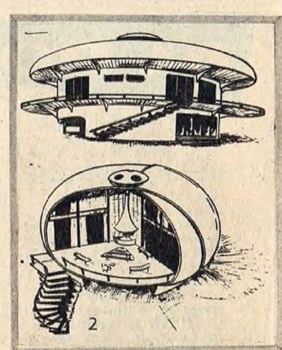
curos, porque sus paredes serán traslúcidas. ¡A ver si alcanzamos a verlo!

★

SEGUN LEEMOS EN UNA revista alemana, las frutas sudamericanas de pepita tienen mayor aceptación en ese mercado que los cítricos sudamericanos. El contingente principal lo forman las manzanas argentinas, hasta el punto de que nuestro país se ha convertido, en el espacio de dos años, en el primer proveedor de manzanas del mercado alemán. Otros países que exportan manzanas a la República Federal Alemana son Chile y Uruguay. Es esta otra noticia que mucho nos atañe y de la que nos estamos informando por la prensa extranjera.

★

EL CAMBIO MAS ESPECTACULAR de modelos en la historia de la American Motors (VER FOTO Nº 3) incluye por primera vez modelos convertibles de las tres series Rambler. El Ambassador 1965 presenta faros dobles verticales y luces de cola verticales de altura com-


2


4



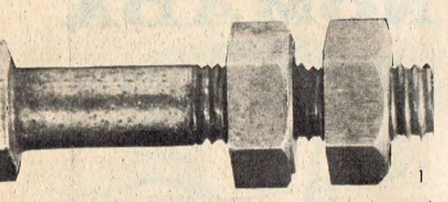
pleta. El Rambler Classic intermedio tiene faros dobles horizontales y luces de cola envolventes horizontales, y el Rambler American, el más económico, tiene faros simples grandes. Cada una de las tres líneas diseñadas está construida sobre una diferente distancia entre ejes; cada una tiene un largo total diferente y cada una incluye una completa colección de sedanes de dos y cuatro puertas, "coupés" de dos puertas, rurales y convertibles.

★

LA FORD MOTOR COMPANY acaba de lanzar al mercado el nuevo modelo de Mercury para 1965, que contiene los cambios más fundamentales de su larga historia, que se remonta a 1938. Nuevos elementos de confort y rendimiento (VER FOTO Nº 5) han sido desarrollados e incorporados al modelo, que sigue manteniéndose en la línea de los coches de precio mediano. Las innovaciones se refieren al diseño y construcción de las carrocerías, bastidores, suspensión y sistema de dirección. Como los modelos anteriores, este Mercury 1965 está impulsado por un motor V-8, que es el equipo standard de todos los modelos. Se asemeja a la línea Lincoln-Continental en su diseño: apariencia clásica y sobria que realza su elegancia.

★

A AMSTERDAM SE LA llama la Venecia del Norte o la ciudad de los mil canales. En esos mil canales se caen cada año alrededor de cien automóviles, a pesar de que existen en total 784 puentes. Con el transcurrir de los años, miles de autos han experimentado el consabido baño. Ahora, las autoridades municipales de Amsterdam han decidido establecer una barrera al borde de los canales, habiéndose ya amurallado un amplio kilometraje de los mismos, de manera que resulta muy difícil que los distraídos automovilistas sigan cayéndose al agua.



LOS GOBIERNOS DE CHILE y Japón aprobaron recientemente un contrato por el cual un importante astillero nipón construirá cuatro buques de ultramar para una empresa naviera chilena. Es éste el primer contrato firmado por una compañía japonesa con una empresa chilena y es la primera vez que astilleros del país del Sol Naciente construirán buques de este tipo para un país latinoamericano. Se trata, en efecto, de cuatro lujosas naves para el transporte de carga y pasajeros, cada una de 10.070 toneladas de desplazamiento y con capacidad para desarrollar una velocidad de 21 nudos. El total del contrato es de 23.600.000 dólares.

★

CON LA ASISTENCIA DE la mayoría de las esposas de los directores de publicaciones argentinas y otros ejecutivos, cotizadas figuras de la escena como María Casares, Tita Merello, Silvia Legrand, etc., y esposas de diplomáticos, tuvo lugar el Té-Desfile de Modas ofrecido por Pond's Argentina para su nueva línea de maquillaje para ojos. Doscientas veinte señoras escucharon el relato de la historia del maquillaje de ojos desde la Edad de Piedra hasta nuestros días, y varias atractivas modelos (VER FOTO Nº 4) fueron maquilladas en público por no menos atrayentes expertas. Hubo también un poco de "ballet" y se presentó una suntuosa colección de modelos. Una de las modelos, casi al terminar el desfile, lució el vestido original que utilizó Audrey Hepburn en su reciente película "My Fair Lady", ("Mi Bella Dama"). El vestido fue traído directamente para esta ocasión desde Hollywood.

Turistas que Viajan al Exterior en sus Propios Automóviles

SU SITUACION SERA CONTEMPLADA POR EL BANCO CENTRAL

EL Banco Central de la República Argentina, en respuesta a la nota que le hiciera llegar oportunamente el Automóvil Club Argentino respecto a los turistas que viajan utilizando su propia movilidad, hace saber que esas situaciones serán contempladas en cada caso.

Como se recordará, el Decreto Nº 2581 del 10 de abril de 1964 y su reglamentación, establecen, a los efectos de concretar el respectivo giro de dólares al país a visitar, la presentación del pasaje de la empresa transportadora, ya sea aérea y/o marítima.

Visto que aquellas personas que viajan con su propio coche, están imposibilitadas de disponer de tal documentación, la solicitud del giro de dólares que quieran realizar deberán efectuarla ante Banco y/o corredor de cambio, mediante el formulario 4003 A., con una antelación de 20 días a la iniciación del viaje.

Para las personas radicadas en el interior, conviene iniciar esa gestión 30 días antes.

Se sugiere a los señores viajeros en esta situación, exhibir en la institución bancaria el Carnet de Paso por Aduana expedido por el A.C.A. a los efectos de la exportación temporaria de su coche.

Deben especificarse los acompañantes del titular, a los fines de considerar, a la vez, la situación de dichos pasajeros.

RESTAURANTES. CANTINAS. BARES. NIGHT CLUB.

OHANNES

- Salón de té
- Cocktails
- Wiskería
- Desfile de modelos
- Reuniones sociales

Avenida del Libertador 2694 - OLIVOS
T. E. 791 - 3619



Distinción y jerarquía
Comida internacional
Especialidades italianas
Baile con su ritmo preferido

Av. DEL LIBERTADOR 6649 **NUÑEZ**

Trattoria Zingarella

"Dove ti accorgi che la vita é bella."

En la intimidad de una cena, un baile, una canción..., con STRANO SANTO, su piano, su ritmo y la voz de GIANNI, y LUIS LAURENS y su trío.

REPUBLIQUETAS 1524
esq. Av. del Libertador 7500 (Núñez)
Reserva: T. E. 701 - 1943



Sunset Club

Es único - Totalmente renovado.
Pileta de natación.
Bar para atención de los bañistas a precios económicos.

SUNSET, un paraíso inolvidable sobre el Río de la Plata.
Para un día de placer en un ambiente agradable.
Solarium.
Por la noche cena, baile.
SUNSET lo tiene todo.

Av. del Libertador 2845 OLIVOS
791 - 9321



- Salón de Te
- Restaurante
- Wiskería

Av. del Libertador 3706
La Lucila

LA PARRILLA MAS DISTINGUIDA DE AMERICA CON SU TRADICIONAL POLLO Y MATAMBRE AL BARRO



ASADO Y CHIVITO AL ASADOR
BANQUETES Y DESPEDIDAS
Av. DEL LIBERTADOR 6902
T. E. 70 - 8968
(Frente al Tiro Federal Argentino)

CLUB NOCTURNO

BONGO

- Salón de té
- Restaurante
- Copas, baile y... ¡mucha alegría!

Reserva mesa



Roma 175 - OLIVOS
(Alt. Av. del Libertad. 2900)
T. E. 791 - 2598



EL MORDISCO

En su nuevo ROOF GARDEN danzante. Actúan los conjuntos de HUMBERTO UMBRIACO y ALBERTO RADI, de 22 a 3 horas, y como siempre, en planta baja, almuerzo y cena en el jardín o salón comedor.

Descuentos a socios del A. C. A.

11 DE SEPTIEMBRE 2202 **73 - 2284** **Barrancas de Belgrano**

LA REVISTA AUTO CLUB **tiene una circulación documentada de 266.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.**

EL VIII GRAN PREMIO INTE
TURISMO SUPER NAFTA Y.P.
1964

Se corrió sobre un extenso itinerario - 4.779,6 kms. - que llegó hasta Salta, vía Córdoba, Cuyo y Tucumán

CON el brillo, el bullicio y la animación de las grandes fiestas populares, la noche del 27 al 28 de octubre se engalanó para despedir a los protagonistas del VIII Gran Premio de Turismo "Super-Nafta YPF" 1964.

Mientras los coches se alineaban a la vera de la avenida del Libertador y se apresuraban los últimos preparativos en el apresto de las máquinas, autoridades nacionales y comunales se instalaron en el palco, dispuestas a no perder detalle de esta partida que, como todas las de su especie, concita, al par que el interrogante de la aventura que comprende máquinas y hombres, la esperanza de cuantos alientan la legítima ambición de arribar vencedores.

En el noveno piso del ACA fue servida una cena de la que participaron autoridades nacionales, provinciales, comunales y de la institución. Sobre el filo de la medianoche tomaron ubicación en el palco de honor, levantado frente al edificio social, el vicepresidente de la Nación, doctor Carlos H. Perette; el ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor Fernando Solá; el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, doctor José Antonio Garayzábal; autoridades de YPF y de la Caja Nacional de Ahorro Postal, mientras el Lord Mayor de la ciudad, don Francisco Rabanal, se aprestaba a dar la largada simbólica.

Un automóvil, que ofició de coche piloto, conducido por el doctor César C. Carman, a quien acompañaban el doctor Perette, el doctor Solá, el señor Rabanal y el ingeniero Pablo Acarabelli, vicepresidente 2º de YPF, encabezó la caravana hasta la Av. Gral. Paz, desde donde los corredores tomaron rumbo a Pilar para ponerse en carrera desde allí.



Asisten a los prolegómenos de la partida, desde el palco instalado frente a la Sede Social del ACA, el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Dr. Fernando Solá, el titular de la Institución, Dr. César C. Carman, y el vicepresidente de la Nación, Dr. Carlos H. Perette.

Desarrollo de la prueba

El VIII Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado "Super-Nafta YPF" 1964, organizado una vez más por el Automóvil Club Argentino, finalizó el sábado 7 de noviembre en Arrecifes, después de un dramático desarrollo en el que a lo largo de seis etapas, conductores y máquinas debieron superar las más difíciles situaciones. Bastará señalar que, de los 247 corredores que iniciaron la prueba, sólo 51 arribaron a la línea de llegada, para valorar el esfuerzo de todos los que intentaron definir supremacías en los caminos argentinos, tras una caballeresca lucha deportiva.

La conocida estructuración de este Gran Premio le dio la característica de una disputa de seis carreras en una. La primera

ACIONAL DE

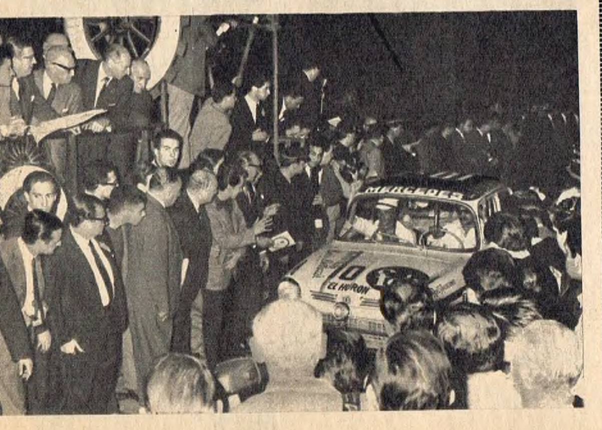


El coche piloto, conducido por el doctor Carman, se apresta a partir. Lo acompañan el doctor Perette, el doctor Solá, el Lord Mayor de Buenos Aires, don Francisco Rabanal y el ingeniero Acarabelli, vicepresidente de YPF.

etapa fue de velocidad pura; la segunda estuvo marcada por la presencia de sinuosos caminos serranos; la tercera encontró a los corredores ubicados en la precordillera; la cuarta correspondió a las más altas cumbres, con bruscas subidas y peligrosas bajadas; en la quinta, la sequía acentuó aún más lo pesado del largo trayecto, y en la última volvió a prevalecer, como en la primera, la velocidad.

La inevitable periodicidad de la aparición de AUTOCLUB que, a veces, pese a nuestra voluntad, nos posterga en el análisis de la actualidad, quitándole el interés del momento, nos obliga a dar a este comentario de la gran carrera un tono distinto al que podría corresponderle si estuviésemos más cerca de los hechos desarrollados. Ello no obsta, sin embargo, para que señalemos el esfuerzo cumplido por los integrantes del equipo representativo de la Mercedez- Benz con el triunfo de Eugen Böhringer, ganador también el año pasado, y al que escoltaron, casi en una misma línea, separados por segundos, Diego Glemser y nuestra ya muy conocida Ewy Rosqvist, a la que este año le

Parte de la caravana rumbo a Pilar. Sobre el orillo de la largada, entre otros, el Escr. R. Vitale, el Dr. Walter Saborido, el señor E. González Vidal, el señor Jorge Alvarez Trongé. En el palco el señor H. Aizpiri, el Dr. Ricardo E. Aráoz y el diputado nacional señor Reinaldo Elena.





El presidente de la Comisión de Carreras, escribano Enrique F. Ghezzi, saluda sobre el umbral mismo de la partida a la impor Ewy.

agregamos complacidos su nuevo apellido: Korff.

La "rubia del camino", que conoció entre nosotros los mayores halagos a que puede aspirar un conductor de automóviles de carrera, se ha despedido, según lo pusiera de manifiesto, de las rutas argentinas y de las internacionales, ya que no va a participar más en esta clase de competiciones.

En lo que a la actuación de los volantes argentinos se refiere, debemos destacar aquí la cumplida por Julio C. Castellani, quien, sin haber vencido en ninguna de las seis etapas, corrió con extraordinaria pericia, colocándose a la cabeza en la clasificación general con su auto Unión 1000 S.

La dureza de esta prueba, que se prolongó a lo largo de doce dramáticos días y en la que se adjudicó en premios la importante suma de 5.620.000 pesos, puede apreciarse en la estadística de los abandonos, que es la siguiente: Categoría A: partieron 73, llegaron 8; categoría B: partieron 35, llegaron 11; categoría C: partieron 47, llegaron 12; categoría D: partieron 74, llegaron 15; categoría E: partieron 18, llegaron 5. En total, participaron 247 y llegaron 51.

Como completo informativo vamos vamos a agregar el detalle de la actuación cumplida por las distintas marcas participantes. La primera cifra, que sigue al nombre de cada una de ellas corresponde a los coches participantes y la segunda a los que llegaron a la meta final. Veamos: Auto Union, 34 y 10; Renaul, 29 y 11; Fiat, 42 y 8; N.S.U. 22 y 3; Peugeot, 20 y 4; Isard, 26 y 2; De Carlo, 25 y 3; Alfa Romeo, 9 y 1; Fagnette, 9 y 3; Lancia, 8 y 0; Mercedes-Benz, 4 y 3; Volvo, 3 y 0; Volkswagen, 3 y 1; Saab Sport, 2 y 0; DKW, 2 y 0; Ford, 2 y 0; Chevrolet, 2 y 1; Austin, 1 y 0; Graciela, 1 y 0; Hansa 1000, 1 y 1; Di Tella, 1 y 0; y Bowrgard, 1 y 0.

Sin que ello signifique desconocer el esfuerzo cumplido por todos los participantes de la gran carrera, que llegaron a la meta final, corresponde felicitar aquí a los ganadores de las cinco categorías, que son, además de Böhringer y Julio César Castellani, en la categoría A, a José María Paillot, que se tomó cumplida revancha de su abandono en la última etapa en 1963; Gastón Perkins, en la categoría B, que acreditó, una vez más, su condición de experimentado y completo volante, y Eduardo Rodríguez Canedo, que con su Fiat 1500 fue un triunfador excepcional, por el rendimiento de su máquina y el aprovechamiento que supo hacer de su potencia.

Una concurrencia que colmó las instalaciones del salón de actos del primer piso de nuestra sede social, se dio cita para asistir a la entrega de premios de la competencia. El estrado estuvo ocupado, además del presidente del Automóvil Club Argentino, por el presidente del directorio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, doctor Facundo Suárez; el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, doctor José Antonio Garayzábal; el presidente de la Dirección Nacional de Parques Nacionales, ingeniero Andrés Biaggini; el señor Orlando Peralta, director de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y otras autoridades de esta repartición nacional y autoridades del A.C.A., y como invitado de honor, el qíntuple campeón deu mundo, Juan Manuel Fangio.

Abrió el acto el doctor César Carman, quien se refirió a la magnitud de la proeza deportiva de quienes protagonizaron el Gran Premio, destacando el esfuerzo de las distintas marcas que, en las diferentes categorías, dieron otra vez a la competencia, su definida característica de "banco de pruebas". Seguidamente, improvisó una breve alocución el doctor Suárez, y antes de hacer entrega de los premios, el presidente de la Comisión de Carreras, escribano Enrique Ghezzi, se refirió también a este VII Gran Premio Internacional de Turismo, que llegaba así a un digno corolario.

Por último, se hizo entrega de los premios, ceremonia que arrancó, en cada caso, los merecidos aplausos de la concurrencia. •



"Fueguinos" realizó una buena performance en la categoría D, en la que resultó vencedor con todos los honores, el FIAT 1500 de Eduardo Rodríguez Canedo.



El Renault 4L de Rogelio de la Fuente que intervino en la categoría B., ganada por el experimentado volante Gastón Perkins.

•

El coche 40, piloteado por José María Paillot, que esta vez, mejor acompañado por la suerte que en la competencia anterior, se adjudicó la categoría A.



En Pilar, el intendente municipal, don Andrés López, se apresta a dar la señal de partida al coche Nº 1, piloteado por Jorge Humberto Boher.





Julio César Castellani avanza en el camino con su coche Auto-Unión, con el que logró clasificarse ganador de su categoría.



El capitán ingeniero Luis María Gianelli sorprendido en el momento de dar la señal de partida a uno de los competidores.



Bohringer, el espectacular vencedor del Gran Premio, acompañado por Ewy Rosqvist y Eva María Paix, que integraron el equipo de Mercedes-Benz.

XLII GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1964 - "SUPERMOVIL" YPF

En momentos de entrar en prensa esta edición de "AUTOCLUB", se está sorteando el orden de colocación de los corredores que participarán en el Gran Premio Argentino de Carretera 1964, "Supermóvil", organizado por el Automóvil Club Argentino, como todos los años, y patrocinado por Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Los participantes son 132.

El itinerario de la gran competencia ya fue publicado en el Nº 19 de esta Revista, y oportunamente, en el Nº 21 daremos a conocer nuestras impresiones sobre la carrera.

FRANCISCO CANARO ES SOCIO VITALICIO DEL A.C.A.



El ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino, entrega el carnet de socio vitalicio al señor Francisco Canaro.

TREPAR SOBRE AIRE



He aquí un hombre que va trepando sobre aire: la escalera que está probando es inflable. Fue construida por la División de Productos de Aviación de la compañía Goodyear, en EE. UU., por encargo de la Administración Nacional de Aeronáutica y Espacio (NASA), y de la Boeing Company. Tiene cerca de 8 metros de altura, y está destinada a realizar descensos de emergencia en el tanque de combustible del cohete interespacial Saturno V. El tanque tiene una boca con un diámetro de alrededor de 45 centímetros, es decir, que es demasiado pequeña para bajar por ella una escalera de tipo convencional. La escalera de Goodyear, en cambio, se enrolla formando un paquete cuyo diámetro apenas sobrepasa los 35 cm. Se la introduce de esa manera en el tanque, y luego se la infla.

SOLUCION DEL AUTO-GRAMA LITERARIO del número anterior

CUADRO B: A) Jazmines. B) Unquillo. C) Alcachofa. CH) Nepotismo. D) Vereda. E) Aventura. F) Lampreas. G) Esquina. H) Remesas. I) Ayude. J) Playa. K) Escasa. L) Pinceladas. M) Igualdad. N) Trifulca. Ñ) Ancás. O) Jilguero. P) Imprenta. Q) Merengue. R) Encadenada. S) Nacionales. T) Encestar. U) Zoquete.

CUADRO A: "Cuando fija en alguien la vista, es tan clara, franca y pura la dulce luz de su mirada, que en vez de hacerme ninguna mala idea, parece que crea pensamientos limpios, que deja en reposo grato a las almas inocentes y castas..." (Juan Valera: Pepita Jiménez.)

PROSIGUEN LAS EXCURSIONES DEL A.C.A.



EN el curso del presente año, el Automóvil Club Argentino, cumpliendo con su programa de excursiones "Conozca Argentina", ha efectuado diez salidas al Noroeste Argentino, a una de las cuales corresponde la presente fotografía. Estas excursiones, que ofrecen desde su partida un ambiente de cordialidad y confort, despiertan singular interés en el viajero por su magnífica trayectoria a través de las serranías cordobesas, las salinas santiagueñas y el "jardín de la República", para internarse luego en tierra salteña y llegar hasta la Quebrada de Humahuaca. En el año venidero, el A.C.A. proseguirá desarrollando y ampliando su plan de excursiones a distintas regiones de nuestro país, invitando a sus asociados a participar en las mismas.

LA OBRA DEL A.C.A. Y EL EJERCITO



Personal especializado del Batallón Geográfico Motorizado del Ejército, unidad que colabora con el A. C. A. en la construcción de la pista de aprendizaje de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, realizando las tareas correspondientes al levantamiento y a la nivelación del terreno cedido por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, a los efectos expresados precedentemente.

LA DIRECCION DE AUTOCLUB NO MANTIENE CORRESPONDENCIA CON LOS AUTORES SOBRE COLABORACIONES NO SOLICITADAS, NI DEVUELVE LOS ORIGINALES.

CASTRIOTA Y POZZETTI

1915 - 1964

JERARQUIA EN ARTEFACTOS

La casa más surtida de toda SUD AMERICA en todos los estilos clásicos, modernos y escandinavos

ARAÑAS Y PLAFONIERS ESTILO IMPERIO



ANTIGÜEDADES

ARTICULOS PARA REGALOS EN GENERAL



OBRAS DE ARTE

VISITE NUESTRAS ONCE vidrieras y gran salón de exposición de lámparas, veladores, candelabros, apliques, colgantes, maceteros, parrillas, parachispas, herramientas, dressoires, espejos, mesas, leñeros, y mil artículos más.

Av. CORDOBA 2735 - 82-6966

LA POLICIA BONAERENSE Y LA SEGURIDAD EN EL TRANSITO

CONSCIENTE de los problemas creados por la intensidad del tránsito dentro de las rutas comprendidas en su jurisdicción, la Policía de la Provincia de Buenos Aires, por medio de sus órganos competentes —muy especialmente el Cuerpo de Camineros—, estudia, planifica y ejecuta todas las medidas necesarias a los efectos de una adecuada vigilancia de las rutas y de una mayor seguridad en el desenvolvimiento del tránsito en general.

A continuación, haremos una somera referencia a algunos aspectos fundamentales del ordenamiento del tránsito provincial, que constituyen otras tantas preocupaciones de la Policía bonaerense.

Exceso de carga

El Cuerpo de Camineros controla el peso de los camiones, tarea que es desempeñada en estrecha colaboración con la Dirección de Vialidad. Cuando los mismos circulan con una carga cuyo peso excede el límite máximo permitido, no sólo se aplica al infractor la multa correspondiente, sino que se le hace descargar, también, el referido exceso. No obstante, dado el elevado número de contravenciones de este tipo que habitualmente se registran, la Policía de la Provincia hace un llamado a los transportistas para que observen un voluntario acatamiento de la ley, teniendo en cuenta la necesidad de mantener los caminos en perfectas condiciones de transitabilidad, y atendiendo en forma especial a que por ellos circula la casi totalidad de la riqueza del Estado provincial.

Velocidad

En lo que concierne a velocidad, la Policía bonaerense reprime con toda rigidez los excesos que se cometen dentro del ámbito de su competencia. A raíz de dicho proceder, la Repartición es consultada con frecuencia acerca del porqué del mantenimiento de límite tope de 80 kilómetros horarios, que algunos juzgan "anacrónico".

La Policía bonaerense formula al conductor los siguientes interrogantes: ¿Todos los que conducen automóviles tienen la suficiente idoneidad para ello? ¿Los caminos de la provincia de Buenos Aires, teniendo en cuenta su anchura, son lo suficientemente seguros como para desarrollar altas velocidades? ¿Todos los modelos que circulan son nuevos y perfectamente ajustados a las reglas mecánicas? Resulta obvio son, en casi todos los casos, negativas. Además, es necesario tener en cuenta que por las rutas de la Provincia circulan vehículos que datan desde el año 1926, que, naturalmente, entorpecen el andar ágil de los automotores modernos, pero cuya circulación no puede ser prohibida. Esa es la razón por la cual todos los conductores deben ajustarse a aquella norma de velocidad.

Luces

Otro de los graves problemas del tránsito en la provincia de Buenos Aires es el ocasionado por una inadecuada aplicación de las luces. Las capas asfálticas del camino hacen que en días de lluvia la reverberación de la luz de los faros sea mínima, debiendo observarse. en tales circunstancias, una extrema precaución. Otro problema está constituido por los vehículos que circulan con un solo faro encendido, pudiendo ser confundidos con una motocicleta.

El encandilamiento —otra causa de graves accidentes— no siempre es motivo de atención por parte de los automovilistas. Con referencia a este problema, se producen en el conductor encandilado tres efectos distintos: la atracción, el rechazo y el enceguecimiento.

En el primer caso (atracción) se verifica en el conductor encandilado una tendencia a guiar su vehículo hacia el que viene en sentido contrario; pero ocurre que la mayoría de las veces el automovilista, por espíritu de conservación, opta por el rechazo (el 2º de los casos señalados), girando su volante y desplazándose hacia la banquina.

En el último de los casos (enceguecimiento) el conductor encandilado pierde totalmente el control de su vehículo, accionando el volante en forma desatinada. En estas circunstancias se debe disminuir la marcha al mínimo posible, y aguardar el paso del coche que ocasionó el encandilamiento.

Documentación

El permanente contralor que la Policía bonaerense realiza sobre la documentación de los conductores, se hace en beneficio exclusivo de los mismos, ya que la gran cantidad de hechos delictuosos —especialmente los cometidos contra la propiedad— obligan a exigir y examinar toda la documentación que obligatoriamente cada conductor debe llevar.

La estrecha vigilancia ejercida en tal sentido, posibilita la recuperación de vehículos robados, al tiempo que permite reprimir a quienes, por su falta de idoneidad en la conducción, carecen del registro habilitante. Se trata de una pequeña molestia causada a los conductores, pero que tiene por objeto velar por su propia seguridad. •

VASOS DE CRISTAL GRABADOS A MANO

Una firma británica de reciente formación produce vasos de cristal grabados a mano en los que ningún diseño se repite, puesto que el comprador del vaso recibe con éste los dibujos originales empleados. Dicha firma, que ofrece una considerable diversidad de productos tradicionales escoceses, también proporciona joyas de plata basadas sobre dibujos inscriptos en antiquísimas piedras nórdicas, célticas y escocesas.

ETER PUBLICIDAD



Mayo en los Estados Unidos...

la carrera de INDIANAPOLIS y

FERIA MUNDIAL DE NEW YORK!

Por segunda vez, participe en esta
EXCURSION DE PRIMERA!

La carrera del circuito de Indiana
Los ases mundiales del volante, conduciéndolo por el camino del vértigo y la emoción, en la ya legendaria pista de Indianápolis!

Feria Mundial de Nueva York ....
Viva experiencia del futuro y del pasado, mostrándose a los ojos del presente.
Usted debe conocer esta colosal expresión de la obra del hombre en su historia, que configura un verdadero suceso del siglo!

Primer Grupo: Salida de Buenos Aires el 15 de Mayo, por Braniff Airways, visitando Panamá, Méjico, Los Angeles, San Francisco, Las Vegas, Indianápolis.

Segundo Grupo: Salida de Buenos Aires, el 26 de Mayo: Miami, Indianápolis.

ESTA PREVISTA LA COORDINACION DE AMBOS GRUPOS REGRESANDO DE INDIANAPOLIS CON ESCALAS EN CHICAGO, DETROIT, AKRON, NIAGARA, NEW YORK, WASHINGTON, MIAMI, BUENOS AIRES.

Regreso opcional: VIA EUROPA

BRANIFF lo lleva en el magnificente EL DORADO SUPER JET · BOEING 707-227



Solicite folleto explicativo sobre esta excursión, enviando este cupón

NOMBRE ____________________

DOMICILIO ____________________

LOCALIDAD ____________________

BRANIFF *International* **AIRWAYS**

AVDA. ROQUE S. PEÑA 734 - T. E. 34-6001/8

MEJORA Y AMPLIA SUS SERVICIOS LA EMPRESA N. DE TELECOMUNICACIONES

Importantes obras se han inaugurado en el sur argentino, proyectándose otras nuevas para el futuro inmediato

CON motivo de inaugurarse en la ciudad de Neuquén la automatización de su servicio telefónico, lo que significa la habilitación de 1.000 líneas terminales por un valor de 31.000.000 de pesos, el presidente de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, doctor Javier López Zavaleta, en un minucioso y bien fundado estudio ha anticipado la importancia del plan de obras en ejecución de esa importante dependencia estatal.

El cumplimiento de ese plan de obras en ejecución ha tenido su inmediata exteriorización en la habilitación, también, de sendas cabinas públicas de larga distancia en Plaza Huincul, Piedra del Aguila y Colonia Centenario.

OBRAS A COMPLETARSE

En cuanto hace a la zona patagónica, se han previsto los siguientes trabajos:



COMODORO RIVADAVIA: Extensión de 2.200 líneas al equipo automático existente, cuya capacidad actual es de 800 líneas, y ampliación de la red de distribución externa. Estas obras, con fecha estimada de ejecución para el año próximo, serán financiadas de acuerdo con un convenio a suscribirse por partes iguales entre E.N.Tel. y el gobierno de la provincia.

TRELEW: Extensión de 200 líneas al equipo existente que es de 600 líneas de batería central, también prevista para ejecutar en 1965.

RIO GALLEGOS: Compra de terreno en 1965, construcción nuevo edificio de 500 m² en 1966/67, e instalación de nueva central automática por conversión de sistema con 1.000 líneas, equipo de larga distancia y ampliación de la red de distribución externa, en 1968.

RED INTERURBANA

BUENOS AIRES - COMODORO RIVADAVIA (Bosques - Pico Truncado): Radioenlace de capacidad vía radio 600 canales, con reserva.

Derivaciones previstas en el plan de 5 años (1965/69):

Buenos Aires - Bahía Blanca: 70 circuitos telefónicos y 10 sistemas telegráficos de 24 canales. Buenos Aires - Azul: 45 circuitos telefónicos y 3 sistemas telegráficos de 24 canales. Buenos Aires - Tandil: 46 circuitos telefónicos y 2 sistemas telegráficos de 24 canales. Buenos Aires - Mar del Plata: 110 circuitos telefónicos y 80 sistemas telegráficos de 24 canales. Buenos Aires - Comodoro Rivadavia: 21 circuitos telefónicos y 2 sistemas telegráficos de 24 canales. Este radioenlace está proyectado para instalarse en 1966, y en el futuro se programarán otras derivaciones para dar facilidades a otras localidades intermedias.

COMODORO RIVADAVIA - USHUAIA

Está proyectado un radioenlace de 120 canales vía radio, con reserva.

Derivaciones previstas en el plan de 5 años (1965/69):

Comodoro Rivadavia - Puerto Deseado: 6 circuitos telefónicos y 1 sistema telegráfico de 24 canales. Puerto Deseado - San Julián: 2 circuitos telefónicos y 1 sistema telegráfico de 24 canales. San Julián - Santa Cruz: 8 circuitos telefónicos y 1 sistema telegráfico de 24 canales. Santa Cruz - Río Gallegos: 6 circuitos telefónicos y 1 sistema telegráfico de 24 canales. Río Gallegos - Río Grande: 6 circuitos telefónicos y 1 sistema telegráfico de 24 canales. Río Grande - Ushuaia: 6 circuitos telefónicos y 1 sistema telegráfico de 24 canales. Comodoro Rivadavia - Santa Cruz: 6 circuitos telefónicos. Comodoro Rivadavia - Río Gallegos: 6 circuitos telefónicos. Comodoro Rivadavia - Ushuaia: 6 circuitos telefónicos.

Este radioenlace desde Comodoro Rivadavia a Ushuaia, se estima poder instalarlo en 1969 si se dan las condiciones adecuadas de financiación, y cuyos aportes, tanto del Estado Nacional como de los Estados Provinciales, se descuenta, ya que por tratarse de una obra de gran aliento, el destino y uso de sus circuitos telefónicos y telegráficos hacen, no sólo al fomento de esas extensas y dilatadas zonas, sino también a la defensa y seguridad territoriales.

RUTA DE LARGA DISTANCIA

Trevellin - Esquel: se reconstruye la ruta actual de 25 kms. entre estas localidades, que es de alambre de hierro y se encuentra en mal estado de conservación. En su lugar se coloca alambre de cobre en toda su longitud, quedando en perfectas condiciones de funcionamiento el único circuito existente. Proyectado para realizar en 1966.

Con la proyección de estas obras, posibilitadas en buena parte mediante el aprovechamiento, en un futuro próximo, de la infraestructura del sistema de comunicaciones del gasoducto entre Pico Truncado en la provincia de Santa Cruz y Buenos Aires y del poliducto entre Campo Durán en la provincia de Salta, también con Buenos Aires, la Empresa Nacional de Telecomunicaciones ha previsto, en acuerdo con Gas del Estado e Y.P.F., respectivamente, el desarrollo telefónico de sus zonas de influencia para proveer servicios de alta confiabilidad a no pocas localidades importantes situadas a lo largo de ambas rutas, con lo que se unirá definitivamente el norte argentino con el sur patagónico.

Idéntico temperamento se adoptará con el sistema de comunicaciones del poliducto de Luján de Cuyo en Mendoza.

El objetivo a cumplir es, no sólo satisfacer la demanda de servicio pendiente, que es del orden de las 376.000 solicitudes pendientes, sino también modernizar toda la red y llevar en un vasto plan de expansión, los beneficios de este indispensable medio de comunicación a todos los puntos que carecen de él.

Consecuente con estos principios, la Empresa ha preparado un plan de desarrollo a cumplir en un lapso de 5 años, que cubre las necesidades más apremiantes e inmediatas, posibilitando en esta primera etapa y en la medida que los recursos financieros lo permitan, la transmisión de todas las formas de expresión, es decir, la palabra hablada o escrita, la música, los signos, las imágenes.

La ejecución de este plan incorporará las técnicas más modernas, no sólo en los equipos automáticos, sino también en los radioenlaces, onda portadora, cables coaxiles, cables y canalizaciones subterráneas, etc. •

ALBATROS

¿Revisó los frenos?



Para sus vacaciones...
antes que sus valijas... sus frenos,
porque de ellos depende su seguridad,
su tranquilidad y la de los suyos.
Y si su tallerista le recomienda cambiar
las cintas de frenos...

QUE LE PONGAN P.V.I.

PRATI - VAZQUEZ IGLESIAS

NUEVAS PRESENTACIONES HA FORMULADO EL A. C. A

Corresponden a recomendaciones aprobadas en el último Congreso de Filiales

LAS autoridades del Automóvil Club Argentino, cumpliendo con las recomendaciones XVIII, XX y XXI del Congreso de Filiales efectuado en esta Capital en junio último, se han dirigido al Secretario de Transportes de la Nación, al Gobernador de la provincia de San Juan, al jefe de policía de la provincia de Buenos Aires, y a los presidentes de la Dirección de Vialidad de las provincias de Buenos Aires y Catamarca, respectivamente, formulando interesantes consideraciones acerca de distintos problemas que se relacionan con la seguridad en el tránsito. Sobre el texto de esas notas informamos seguidamente.

Seguro contra daños a terceros

En la nota al secretario de Transporte de la Nación, ingeniero Pedro Gervasio Fleitas, se expresa que el Reglamento General de Tránsito para Calles y Caminos de la Argentina, Ley 13.893, dispone la obligatoriedad de un seguro contra daños a terceros a aquellos automovilistas que hubieren sido causantes de un accidente que ocasione heridos graves o muertes.

Después de señalar el notable aumento de los accidentes de tránsito, se expresa que, a juicio del A.C.A., se impone como medida de previsión indispensable la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, de manera que no se permita circular por la vía pública a ningún automotor sin que se halle cubierto por seguros adecuados para responder por los daños que pueda ocasionar a personas y cosas. La nota solicita al Secretario de Transportes contemple, por la vía que corresponda, la modificación de la ley 13.893, en forma que involucre la obligatoriedad del seguro contra daños a terceros, a todos los vehículos que transiten en las calles y caminos del país.

"Esta presentación —dice la nota— refleja el interés y el pensamiento de los 260.000 asociados del A.C.A. representados en dicho Congreso por los dirigentes de esta entidad en todo el país, y también de otros apreciables sectores de opinión de natural gravitación en las localidades en cuyo medio actúan."

Cumplimiento de la ley 13.893

En la nota al jefe de policía de la provincia de Buenos Aires, Dr. Juan J. López Aguirre, se señala que el incumplimiento de la Ley 13.893 es de graves consecuencias, especialmente cuando se incurre en la violación de normas tan elementales como la presencia de animales sueltos en los caminos o la circulación de vehículos de carga de gran volumen y aún automóviles sin las luces reglamentarias o en deficientes condiciones.

"No por conocidos —dice la nota—, estos problemas deben dejar de ser señalados continuamente." Y agrega: "El A.C.A. insiste en la urgente necesidad de que se hagan cumplir las disposiciones que rigen la circulación de automotores, particularmente en los casos indicados sobre seguridad en el tránsito".

Problemas de tránsito en San Juan

Al problema de circulación automotriz en la provincia de San Juan se refiere la nota enviada por las autoridades del A.C.A. al gobernador de ese Estado, Dr. Leopoldo J. Bravo. Se destaca que la Ley 1.450 otorga la dirección del tránsito a la Dirección Provincial, en tanto que la Ley 2.141, orgánica de la policía, confía dicho ordenamiento a esta última repartición, lo que crea la consiguiente anarquía.

"Este problema es, a nuestro juicio, grave —dice el A.C.A.—, si tenemos en cuenta que el tránsito automotor, por su propia dinámica, genera situaciones complejas, cada vez más agudas e imprevisibles cuando se carece de la organización formal necesaria para valorarlas y estudiarlas racionalmente. El actual procedimiento de circunscribir el problema a un relativo y parcial control de las infracciones que se cometen, como ocurre en esa provincia, no satisface la real necesidad de la solución integral que el momento exige. Es menester reestructurar la organización del tránsito en San Juan sobre bases que involucran la enseñanza, orientación y disciplina viales.

"Sugerimos una revisión de las disposiciones legales existentes sobre tránsito, a fin de establecer definitivamente las atribuciones que corresponden a cada uno de los organismos de esa provincia, antes citados.

"Estimamos conveniente la creación de un ente autónomo, con una organización que responda en líneas generales a los siguientes puntos:

a) Un directorio formado por representantes de las instituciones que tienen vinculación directa con el problema (Automóvil Club Argentino, Asociación Argentina de Carreteras, Compañías de Seguros, etc.).

b) Un departamento administrativo.

c) Un departamento técnico que atienda lo referente a ordenamiento, sistematización de tránsito, estadísticas, planificación, transporte, fiscalización, etc.

d) Un Tribunal de Faltas, que posibilite al contraventor la defensa y producción de pruebas y promueva

IMPRESIONES DE UN VIAJE...

(VIENE DE PAG. 37)

un trozo palpitante de vida, como un viento de pasiones, también, las eternas pasiones del hombre. En él, vieron la luz Sócrates, precursor de Jesús, y Platón, cuya lección de belleza y sabiduría se prolonga, por los siglos de los siglos, para bien de la humanidad. Y en él empezaron a arder esos fuegos que todas las manos del mundo debieran ayudar a cuidar y proteger, para que no se apaguen nunca del todo: el sentimiento de la libertad, la idea de la democracia, el sentido —y la necesidad— de la justicia. Todo eso, y la bondad y hospitalidad generosa de sus gentes, la belleza idílica de sus campos, la emoción de sus mármoles, la sencillez y naturalidad de sus costumbres, vemos por última vez, con el corazón, con los ojos empañados, cuando el avión va alzándose, en rápida carrera, sobre la bendita tierra de Grecia. ◆

la eficacia y rapidez de los procedimientos."

Mal estado de los caminos

La nota enviada al presidente de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, ingeniero Bernardo Calderwood, destaca que el A. C.A. viene observando con preocupación la lamentable repetición de accidentes que se producen en las rutas del país, como consecuencia de la falta de acatamiento a las disposiciones de la Ley 13.893.

Agrega el A.C.A.:

"Es común en los caminos pavimentados del país ver en distintos lugares el deplorable estado de conservación en que se hallan las banquinas, lo que impide su utilización para el estacionamiento de los vehículos cuando por cualquier circunstancia el automovilista debe detenerse. En estos casos, por la razón apuntada, la detención del vehículo debe hacerse sobre la calzada, contraviniéndose sanas disposiciones en vigor.

"En otros casos se observa la misma anomalía por existir sobre las banquinas, grandes y numerosos montículos de canto rodado, tierra, etc., para utilizar en la construcción o reparación del camino. Estas obstrucciones se mantienen sobre la banquina por largos períodos y aun se invade la calzada, constituyendo serios peligros para el normal desarrollo del tránsito.

"El Automóvil Club Argentino insiste en la urgente necesidad de que se hagan cumplir las disposiciones que rigen la circulación de automotores, particularmente en los casos indicados sobre seguridad en el tránsito y la adecuada conservación de las banquinas, evitando el indebido estacionamiento sobre la calzada. En este sentido nos dirigimos también por separado a la Jefatura de Policía de esa provincia."

Una nota con redacción similar a la que antecede fue enviada también al presidente de la Dirección de Vialidad de la provincia de Catamarca, agrónomo Augusto A. Castillo.

Pavimentación de la ruta 12

Con relación a la nota presentada por las autoridades del A.C.A. a la Dirección Nacional de Vialidad, referente a la necesidad de pavimentar la ruta 12 desde Corrientes hasta Puerto Iguazú, en la provincia de Misiones, el presidente de este organismo, ingeniero Enrique J. Laiseca, se ha dirigido al Dr. César C. Carman expresándole que esa repartición conoce en toda su importancia el problema que significa la falta de pavimento en la ruta mencionada, y es por ello que dentro de muy poco tiempo habrá de tener principio de ejecución esa obra.

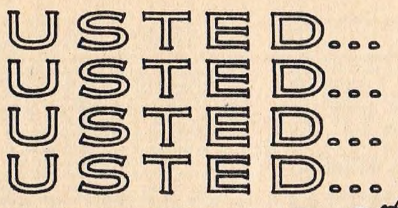
"Al respecto —dice el ingeniero Laiseca—, cabe informar que están en vías de adjudicación los tramos de la ruta 12, en la provincia de Corrientes, comprendidos entre Ita-Ibaté-Ituzaingó, 23 kilómetros, e Ituzaingó - Límite con Misiones, 66 kilómetros. Los tramos restantes serán licitados próximamente, una vez que finalice la preparación de los respectivos proyectos."

En lo referente a la parte de la ruta 12 comprendida dentro del territorio de la provincia de Misiones, las obras se hallan en estudio y la conservación de los distintos tramos del camino se efectúa con carácter permanente.

Un 10 por ciento trágico

Las últimas estadísticas de la O.N.U. informan que diariamente mueren mil seres humanos en los caminos del mundo, a causa de accidentes de tránsito. Ahora bien, según otras fuentes de información dignas de crédito, el 10 % de esos accidentes es provocado por la tentativa de un conductor de adelantarse al que le precede —trátese de un automóvil de pasajeros o camión— en momento indebido o en condiciones deficientes de visibilidad, etc., es decir, siempre de modo imprudente. El adelantarse en la ruta a otro vehículo constituye un momento peligroso en el tránsito y especialmente cuando el automovilista no elige cuidadosamente la oportunidad adecuada. En la foto que reproducimos, y que tomamos de una publicación del ADAC (Automóvil Club General de Alemania), se advierte cómo el conductor del automóvil del primer plano, ha intentado realizar imprudente e inoportunamente una "falsa" maniobra para adelantarse a un camión, aunque felizmente para el primero, aún tiene tiempo de regresar a su "senda" y evitar el choque fatal con el coche que llega enfrente; pero no siempre se tiene tanta suerte y las luctuosas estadísticas mencionadas ilustran sobre el resultado. Deben recordar esto siempre nuestros automovilistas.





Y TODOS

PUEDEN AHORA

ASEGURAR SEGURIDAD PARA LOS SUYOS

INCORPORESE AL SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO · F.I.A. · A.I.T.

CONTRATADO
CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

SEGURO DE VIDA COLECTIVO SIN EXAMEN MEDICO

HASTA **$ 1.000.000** (SEGUN EDAD)

DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE
INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE Y BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

TARIFA		
Capitales Asegurables		Costo Trimestral
Básico	Indemnización por Accidentes	
$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 600.—
,, 200.000.—	,, 200.000.—	,, 1.200.—
,, 300.000.—	,, 300.000.—	,, 1.800.—
,, 400.000.—	,, 400.000.—	,, 2.400.—
,, 500.000.—	,, 500.000.—	,, 3.000.—
,, 600.000.—	,, 600.000.—	,, 3.600.—
,, 700.000.—	,, 700.000.—	,, 4.200.—
,, 800.000.—	,, 800.000.—	,, 4.800.—
,, 900.000.—	,, 900.000.—	,, 5.400.—
,, 1.000.000.—	,, 1.000.000.—	,, 6.000.—

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD					
Hasta 40 años	De 41 a 45 años	De 46 a 50 años	De 51 a 55 años	De 56 a 60 años	De 61 a 65 años
$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—
,, 200.000.—	,, 200.000.—	,, 200.000.—	,, 200.000.—	,, 200.000.—	
,, 300.000.—	,, 300.000.—	,, 300.000.—	,, 300.000.—		
,, 400.000.—	,, 400.000.—	,, 400.000.—			
,, 500.000.—	,, 500.000.—	,, 500.000.—			
,, 600.000.—	,, 600.000.—				
,, 700.000.—	,, 700.000.—				
,, 800.000.—	,, 800.000.—				
,, 900.000.—					
,, 1.000.000.—					

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 BUENOS AIRES

PUBLICIDAD A.C.A.

AMPLIACION DEL SERVICIO DE PLAYAS PARA LOS SOCIOS DEL A. C. A.

Aspecto que ofrecía la playa Alfar, en Mar del Plata, en momentos de ser transferida al Automóvil Club Argentino para uso de sus socios.

A comienzos del verano de 1959-60, el Automóvil Club Argentino gestionó y obtuvo del gobierno de la provincia de Buenos Aires la concesión, entonces a título precario, de 3 lotes de playa, aproximadamente a la altura de Punta Mogotes, en la zona conocida como "Playa Alfar". Esta gestión respondió a una iniciativa de las autoridades de esta institución, que percibían el interés de los socios del Club de disponer de un sector marítimo convenientemente ubicado dentro de la región marplatense, donde pudieran disfrutar de sus vacaciones con las comodidades inherentes a su calidad societaria.

Consecuentemente y bajo el apremio del tiempo y las circunstancias —la temporada ya había comenzado—, se efectuaron entonces las primeras instalaciones serviciales: algunos baños y duchas, corriente eléctrica, agua potable, etc., y desde luego, toldos y sombrillas. Pese a la novedad del nuevo servicio y la ausencia de toda publicidad, desde el primer momento la "Playa Alfar" atrajo la atención de los socios que veraneaban en Mar del Plata, hasta el punto de que en pocas semanas se anotó la presencia de 2.053 asociados.

En los años siguientes, y continuando con la política de expansión y perfeccionamiento de los servicios sociales, la "Playa Alfar" fue dotada de nuevas instalaciones y comodidades, ampliándolas y mejorándolas considerablemente. Se había empezado con un sector de playa propia de 60 mts. de frente; en el verano de 1963-64 ya ocupábamos 300 mts. de frente sobre el mar, y se registró la frecuentación del balneario por 36.500 socios con sus familiares, ascendiendo así la cifra a 184.500 concurrentes.

Esta creciente demanda por parte de los asociados obligó a las autoridades del A.C.A. a enfocar un vasto plan de ampliaciones, tendiente no sólo a extender las dimensiones e instalaciones de la playa y del balneario, sino también a dotarlas de las máximas comodidades que pudieran ajustarse a la calidad especial de sus usuarios.

De acuerdo con este criterio constructivo y servicial, el A.C.A. acaba de participar en la licitación oficial de Playa Alfar, con lo que no sólo se ha consolidado la posesión, anteriormente precaria, de los lotes ya explotados, sino que se han adquirido 4 lotes contiguos nuevos, de modo que en la temporada entrante se contará con 600 mts. de frente sobre el mar (el balneario más extenso de la costa atlántica argentina), con 550 carpas y 240 sombrillas, previéndose una concurrencia de 60.300 socios, lo que daría un total de 300.000 personas, si se cuentan los familiares. Para completar la obra y darle una sólida base de utilidad, se ha desinteresado también a los titulares privados del "Balneario Playa Alfar", de modo que se han incorporado importantísimas y modernas instalaciones y equipos al patrimonio del Club y al servicio de esa playa. Finalmente, debemos anunciar también la inauguración en esta temporada del balneario "Playa Las Brusquitas", distante 4 kms. de la ciudad de Miramar, donde se harán instalaciones modernísimas y completas para uso de los socios.

Como se comprende, esta fuerte y necesaria expansión de servicios ha exigido una inversión considerable; pero las autoridades del A.C.A., atentas a los requerimientos de los asociados, estiman que con ello se realizará una obra importante y de gran utilidad social y servicial, máxime si se tiene en cuenta que durante la temporada estival que se avecina, y con mayor razón en las siguientes, se espera, con fundados motivos, la visita de crecidos contingentes de socios de toda la república, que habrán de apreciar, seguramente, las ventajas de todo orden que encontrarán en esos balnearios de exclusiva propiedad del Club. •



Esta fotografía fue obtenida en la playa Alfar en momentos en que el presidente de la filial Mar del Plata del Automóvil Club Argentino, señor Norberto S. Paoletti, toma posesión de la misma.

NUEVO CRUCE DEL RIACHUELO A LA ALTURA DEL PUENTE PUEYRREDON

Debido al estado precario que presenta el Puente Pueyrredón tendido sobre el Riachuelo, la Dirección Nacional de Vialidad ha previsto en su reemplazo un nuevo puente que estará emplazado 280 m. aguas abajo del actual, tendrá una luz útil de 175 m., y constará de dos calzadas, una para cada sentido de la marcha. El puente será fijo, evitándose de ese modo las pérdidas de tiempo que insumen las maniobras de izamiento del puente actual para permitir el paso de las embarcaciones. La capacidad de las calzadas alcanzará a 90.000 vehículos diarios, superior a la totalidad del tránsito que converge al puente, y que actualmente asciende a 67.000 vehículos diarios.

El ascenso y descenso de los peatones a las veredas laterales se hará por medio de escaleras mecánicas previstas al efecto en las cabeceras del puente.

Los viaductos de acceso al nuevo puente, por intermedio de éste, harán posible la vinculación de la avenida Montes de Oca, de la Capital Federal, con las avenidas Mitre y Pavón de Avellaneda.

La solución descripta está basada en las conclusiones de recientes estudios que, a su vez, son complementarios de los realizados por la comisión especial integrada por técnicos de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables y de la citada Dirección Nacional de Vialidad, quienes analizaron comparativamente las soluciones en túnel o en puente fijo, resultando esta última de un costo 4,35 veces menor que aquélla.

El costo total de las obras previstas se estima en $ 950.000.000 incluidas las expropiaciones. La materialización del puente proyectado brindará a los usuarios una moderna vinculación vial entre la Capital Federal y la ciudad de Avellaneda, que permitirá la circulación del tránsito en las mejores condiciones de celeridad y seguridad.



Por nuestra parte, consideramos que esta obra contribuirá a acelerar el proceso de la necesaria modernización de los accesos a la Capital Federal y también, aunque sea indirectamente, dará nuevo impulso al movimiento industrial y demográfico del Gran Buenos Aires.

CIFRAS ILUSTRATIVAS SERVICIOS DE AUXILIO DE LA ESTACION "CENTRAL DEL A. C. A."

AUXILIOS	MESES	
	SETIEMBRE	OCTUBRE
MECANICA	11.848	12.985
GOMERIA	2.344	2.619
REMOLQUES	7.060	7.710
TOTALES:	21.252	23.314
DEMORAS HASTA:		
15'	10.312	10.682
30'	10.250	11.330
45'	681	986
1 h.	9	215
1 h. 15'	—	52
1 h. 30'	—	49
TOTALES:	21.252	23.314

COLABORE CON SU



PUBLICIDAD A. C. A.

CARGUE NAFTA
EN SUS DEPENDENCIAS

El expendio de nafta, habilitado las 24 hs. del día, en todas las dependencias del país, aun en aquellos lugares en que por razones antieconómicas no llega la actividad privada, requiere erogaciones que, lógicamente, deberían ser compensadas con una mayor venta, evitándose así que para el mantenimiento continuado de este servicio tengan que aplicarse partidas necesarias para el mejoramiento y ampliación de otros servicios y beneficios.

Por ello, señor asociado, **COLABORANDO CON SU CLUB**, cargue nafta en las dependencias de la Entidad.



INSTALARAN UNA COMPUTADOR EN EL A.C.A.

POR JAVIER COLLAZO

LA evolución de las instituciones —como la de los hombres— suele producirse mediante etapas de perfeccionamiento paulatino, sin que su transcurso pueda ser marcado por los hitos de acontecimientos importantes o estridentes. Ese tipo de desarrollo, a menudo más sólido y duradero que el que se cumple mediante pasos aislados de gran espectacularidad, se sustenta sobre una infinidad de hechos cotidianos que pueden no parecer demasiado trascendentes, pero que sin embargo, considerados en su conjunto, llegan a formar la estructura de todo un proceso de crecimiento.

Uno de esos hechos cotidianos que constituyen los pequeños pasos del largo camino, está simbolizado por la instalación en el A.C.A. del Equipo Electrónico de Sistematización de Datos IBM 1440, cuya puesta en marcha está prevista para los primeros meses de 1965.

Este acontecimiento es uno de los efectos de la expansión vivida por la entidad en los últimos años, al mismo tiempo que concurrirá a ser una de las causas de su mantenimiento e intensificación. Bajo ese carácter, creemos que resulta interesante efectuar algunos comentarios sobre el tema.

Un poco de historia

Desde hace algún tiempo, las noticias que han difundido la existencia de las computadoras electrónicas han dado lugar a que se rodeara a éstas de cierta atmósfera de misterio y de fábula. Sin embargo, estas maquinarias no son sino el resultado de una técnica que viene desarrollándose hace mucho tiempo (600 años antes de Cristo Pitágoras utilizaba una forma elemental de ábaco).

El torrente de invenciones que inundó los laboratorios del siglo XIX tuvo como principal objetivo el perfeccionamiento de los procesos industriales, sustentado en la transición de la empresa individual a los grandes conjuntos económicos y en la consecuente competencia para el dominio del mercado consumidor. Pero, mientras a principios del corriente siglo las fábricas habían incrementado notablemente la automatización de sus procesos, las oficinas continuaban efectuando sus trabajos en forma manual y con mayor cantidad de personal.

El proceso que culminó en la mecanización de las tareas administrativas estaba, sin embargo, iniciado mucho antes. Blas Pascal inventó a mediados del siglo XVII una máquina de sumar que sirvió de fundamento a todas sus sucesoras. Tres décadas después, el alemán Gottfried Wilhelm Leibniz completó el trabajo de Pascal, inventando una máquina que, además de sumar y restar, multiplicaba, dividía y extraía raíces.

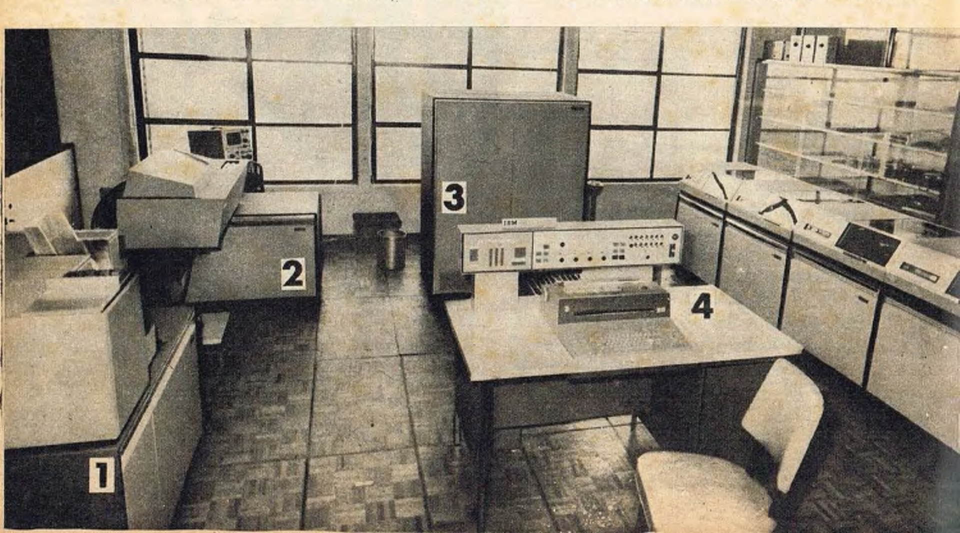
En Estados Unidos, William H. Burt patentó una "typographer" en 1829, y en la misma época Charles Babbage, matemático y mecánico inglés, construía máquinas capaces de efectuar operaciones aritméticas y algebraicas.

Sin embargo, la maquinaria especialmente destinada a trabajos de contabilidad es una invención moderna. Fundamentalmente, es una combinación de la máquina de contar y la de escribir, en lo que no sólo se cuentan y se computan, sino que también se registran, analizan y resumen las operaciones. La tarjeta perforada, elemento básico en el posterior desarrollo de la especialidad, fue ideada por el doctor Herman Hollerith en 1889 y usada inicialmente en una máquina tabuladora con fines estadísticos. Por la misma época surgieron otras invenciones, como la balanza calculadora y el reloj de control de la mano de obra.

Como consecuencia de estas iniciativas, se fueron formando en los Estados Unidos diversas empresas que se dedicaban aisladamente a la explotación de cada uno de los mecanismos, consolidándose paulatinamente en un menor número de entidades hasta que, en 1924, la fusión de las tres más importantes dio nacimiento a la International Business Machine Co., conocida hoy mundialmente como la empresa que fabrica los equipos IBM de máquinas de contabilidad.

El equipo IBM 1440

Uno de los equipos IBM de máquinas electromecánicas



presta servicios en el Automóvil Club Argentino desde el año 1939. Las sucesivas necesidades surgidas desde entonces dieron lugar a la incorporación de nuevas unidades electromecánicas. Pero el desarrollo vivido por la Institución en el último lustro ha vuelto insuficiente la capacidad de trabajo de estas máquinas, justificando la búsqueda de un equipo más completo, más rápido y consecuentemente más económico. El Equipo Electrónico de Sistematización de Datos IBM 1440 ha venido a satisfacer esa necesidad.

Este equipo está integrado por varias unidades, algunas de las cuales varían en número y características según sean las necesidades de cada empresa. Cuenta con una unidad central en la que se llevan a cabo todas las operaciones, efectuando por minuto: 208.000 sumas de 8 dígitos, 32.000 multiplicaciones de un factor de 6 dígitos por otro de 4 y 24.000 divisiones de un dividendo de 10 dígitos por un divisor de 4. Esta unidad puede almacenar hasta 16.000 caracteres numéricos, alfabéticos y/o especiales, y la máquina emplea para tener acceso a uno de estos caracteres 11 millonésimas de segundo.

ELECTRONICA

Los datos resultantes de cualquier proceso —además de poder ser archivados en tarjetas perforadas, a cuyo fin el equipo cuenta con unidades lectoras-perforadoras de tarjetas— pueden ser grabados mediante impulsos electromagnéticos en discos de material ferromagnético, cada uno de cuyos juegos puede mantener en archivo hasta 2.980.000 caracteres, a pesar de que su volumen no supera al de seis "long-playings" comunes. Estos discos pueden ser grabados o leídos cuantas veces resulte necesario en las unidades especialmente destinadas a ese fin. Completa el equipo una unidad impresora que imprime hasta 600 líneas de 144 caracteres por minuto.

Como puede inferirse de los detalles sucintamente señalados, el funcionamiento del Equipo IBM 1440 permite una gran velocidad de procesamiento, lo que consecuentemente da lugar a una mayor actualización de las informaciones y a una notable economía de mano de obra.

Aplicación en el A. C. A.

Las características expuestas podrían constituir por sí motivo suficiente para justificar la instalación de la computadora en el A.C.A. Sin embargo, y fundamentalmente, el aprovechamiento de los recursos del sistema significará también un beneficio directo para los asociados. El análisis de datos estadísticos referidos a la prestación de servicios en las estaciones, por ejemplo, permitirá determinar más exactamente la medida de la demanda en las zonas de influencia de cada dependencia y fundamentar, en consecuencia, los planes de habilitación de nuevas estaciones y el encauzamiento de los recursos humanos y materiales en relación con las necesidades de cada zona. Del mismo modo, la mayor celeridad y eficiencia de los procesos administrativos facilitará una más rápida y completa prestación de servicios sociales, particularmente en lo que se refiere a servicios como los de seguros de automotor y de vida y el nuevo servicio de Préstamos con Ahorro Previo para la adquisición de automóviles.

La instalación del Equipo IBM 1440 en el Automóvil Club Argentino no es sino uno de los diarios acontecimientos que identifican una política de conducción al servicio del país y de sus automovilistas. Como tal, se constituye de alguna manera en un símbolo del progreso de la Institución y del fruto del esfuerzo humano encaminado a la consecución de un objetivo. •

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

Auto Union D.K.W.
SERVICE GARANTIZADO

DK LOMAS S.A.

Concesionarios Oficiales



SERVICE - REPUESTOS
Av. H. YRIGOYEN 10135
T. E. 243 - 2172 Témperley

SERVICIO AUTORIZADO



BALANCEADO ESTATICO Y DINAMICO DE RUEDAS

Dto. a los socios del A. C. A.
UGARTECHE 3288 T. E. 71-9751
IGNACIO GIRO

RIVADAVIA AUTOMOTORES

AUTO UNION
EN LINIERS

TALLER
SERVICIO AUTORIZADO
CONCESIONARIA OFICIAL DE LA I.A.S.F.S.A.
ENGRASE ESPECIALIZADO - CHAPA Y PINTURA
PUESTA A PUNTO Y AFINADO CON INSTRUMENTAL ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS GRAN VARIEDAD DE ACCESORIOS
TUYU 35 (Alt. Rivadavia 10700)
Descuentos especiales a socios del A. C. A.
T. E. 64 - 8734 Buenos Aires

EN PLENO CENTRO

SERVICE INTEGRAL
AUTO UNION DKW
REPUESTOS
TALLERES
QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
T. E. 47-5418

AUTO UNION

TALLERES SPORT S.R.L.

SERVICE AUTORIZADO
ENGRASE ESPECIALIZADO
CHAPA - PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS
Descuentos a socios del A.C.A.
HONDURAS 5857 T. E. 77-0146
(Altura Juan B. Justo 1500)

ANUNCIAR EN **AUTOCLUB** ES TOMAR CONTACTO CON LA MASA DE LECTORES DE MAYOR PODER ADQUISITIVO DEL PAIS

DOMINGO PERRI y Cía. S.R.L.

AUTO UNION - GW - GRACIELA





AUTO UNION

REPUESTOS LEGITIMOS
No pague de más, pague lo justo
Descuentos especiales a socios del A. C. A.
AREVALO 1354 (alt. Córdoba 5900) T. E. 772 - 9958

EXCELSA S.A.

AUTO UNION
Concesionaria Oficial
I.A.S.F.S.A.
Ventas - Service - Repuestos
MEDRANO 786 - Bs. Aires
T. E. 86-5019



El cristal curvo de su automóvil está en

FRUMENTO Hnos.

S. A. C. I. F. I.

ALVAREZ THOMAS 928/44
T. E. 55 - 0446
54 - 1880

IMPORTADORES
COLOCACION INMEDIATA

Sucursal
Ramos Mejía:
RIVADAVIA 14782

¿Le agrada AUTOCLUB? En cualquier caso háganos conocer su opinión al respecto.

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

BIMOTOR ARGENTINA
S. A. C. e I.
Concesionarios oficiales
SIAM DI TELLA Automotores S. A.
Service y Venta:
RIOJA 936 — T. E. 93-0322 /5972 y 97 - 2086

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777
CADILLAC — OLDSMOBILE
NICARAGUA 5856 — ROSETI 101

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

BELGRANO CAR S. R. L.
Concesionarios FIAT Belgrano
Aceptamos unidades usadas como parte de pago
EXPOSICION Y VENTAS:
Avda. CABILDO 1721/29
T. E. 76-0197
Alvarez Thomas 1480 — T. E. 55-1121
TALLER:
Virrey Avilés 3770 — T. E. 55-1122

VERONESI-PIANIGIANI
CONCESIONARIOS
Automóviles FIAT Camiones
Repuestos
Calle 24 (Rivadavia) 720/24
MERCEDES (Bs. Aires) — T. E. 3699
Oficinas en Capital Federal
TONELERO 7586 — T. E. 64-9318

SEÑOR AUTOMOVILISTA:



"DIM-COOPER"
cuenta para la atención de su vehículo con personal competente en cada especialidad. Mecánica - Electricidad - Instrumental - Auto-Radio - Chapa - Pintura.
MANTENIMIENTO INTEGRAL DE SU UNIDAD ¡NO LO OLVIDE!
"DIM-COOPER" Cnel. DIAZ 2013-17 — T. E. 80-1556



GERSIL
Distribuidores autorizados — Línea completa
REPUESTOS Y ACCESORIOS
NAZCA 1269 — T. E. 59-2656

TALLER SANTA MARIA
SERVICE ESPECIALIZADO



MECANICA INTEGRAL
ATENDIDO POR SUS DUEÑOS
DONATO ALVAREZ 3589
(Casi esq. Pampa)

CONVIENE
FIAT
VISITAR
FIREP S.R.L.
Repuestos
Accesorios
J. B. JUSTO 6199 - T. E. 67-5581

FIAT **REPUESTOS MIKO S. R. L.**
600 — REPUESTOS Y ACCESORIOS — 1100
750 — NACIONALES E IMPORTADOS — 1500
VENTAS POR MAYOR Y MENOR — Descuentos 10% a socios del A.C.A.
Av. JUAN B. JUSTO 3374 — T. E. 58-9479

PEDRO RULLO
S. A. C. I. F. I. y A.
El más antiguo colaborador de FIAT
Concesionario



Lomas
Avenida H. YRIGOYEN 8302
243-2274 - Lomas de Zamora

LAPRIDA S. A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad
T. E. 84-0212 y 83-3862



SU AUTO **600 D, 1500** Y EL FAMILIAR
EN LA NUEVA CONCESIONARIA FIAT



PERU S.C.A.
GARANTIA EFECTIVA. LA MEJOR TASACION DE SU COCHE USADO. AJUSTAMOS LA OPERACION A SUS POSIBILIDADES. 3.000 M² DE MODERNO TALLER, CON EL MAS AVANZADO Y COMPLETO INSTRUMENTAL ELECTRONICO. MANTENIMIENTO PERMANENTE CON TECNICOS ESPECIALIZADOS.
Solicite vendedor a domicilio
En pleno centro: PERU 470 y entradas por Venezuela 543 - Bolívar 455. T. E. 34-1000 - 4269 - 0995.

YAMAMOTO

El Antiguo Service Autorizado





Comunica su nueva dirección:

J. B. JUSTO 5770

Y, como siempre, atendido personalmente por su dueño

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777

CADILLAC — OLDSMOBILE
NICARAGUA 5856 — ROSETI 101

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

Mecánica
Amortiguación
Frenos - Suspensiones
Chapa y Pintura

Especialidad
PEUGEOT
DE CARLO
NSU

JUAN C. SANTI

Talleres Mecánicos

REPUBLIQUETAS 2822 - 28
T. E. 701 - 3788

HELLER Hnos.

SERVICIO AUTORIZADO
PEUGEOT
Técnicos Especialistas
Balanceado Electrónico
REPUESTOS LEGITIMOS
CRAMER 3274 - 76 — T. E. 70-0325

ESTABLECIMIENTOS
TATEOSSIAN Hnos.
REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT y Citroen



Socios del A. C. A. descuentos especiales

CABELLO 3363/65
(Alt. Avda. del Libertador 2500)
T. E. 71-3952 - 72-3957/2227

ENRIQUE J. CUPINI

Comunica a su distinguida clientela su nueva dirección
J. M. MORENO 1540
Brindando siempre la atención más esmerada para su
403 PEUGEOT 404

P. CENTRONE

MANTENIMIENTO AUTORIZADO
PEUGEOT



Stock permanente de Repuestos Legítimos

Service FIAT y VALIANT

Tomás Le Bretón 5077 - T. E. 52-4067
y Capdevila 2927 - VILLA URQUIZA

TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO S.R.L.
Mantenimiento Autorizado

403 PEUGEOT 404

Fabricamos y colocamos soportes de paragolpes de acero tipo amortiguable, alargados, exterior e interior con su cubre piedra.

REFUERZA SU BASE DE CARROCERIA COMPACTO

DR. J. F. ARANGUREN 1061 - CABALLITO
T. E. 99 - 8813

MANTENIMIENTO "PEUGEOT" BARRACAS

TALLER AUTORIZADO



Mecánica - Electricidad
Frenos - Amortiguadores
Tren Delantero

REPUESTOS LEGITIMOS

OSVALDO CRUZ 1953 - T. E. 21-7733
(alt. M. de Oca 2100) Cap. Federal

TRES AMIGOS

Taller Autorizado Peugeot

Atendido por sus dueños
Av. San Martín 7732/34
T. E. 755 - 2035 - San Martín

PEU-CAR S. R. L.

LINEA COMPLETA
REPUESTOS Y ACCESORIOS



403 - 404

J. B. ALBERDI 3016/18
T. E. 611 - 1848

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777

CADILLAC — OLDSMOBILE
NICARAGUA 5856 — ROSETI 101

Renault
SERVICE GARANTIZADO

MECANICA RENAULT En BELGRANO

Ajustes en 48 horas
H. DI BERARDINO
CESPEDES 2647 — T. E. 76-6360

Talleres
AVIANI - BOZZI S. R. L.
Automotores

Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo

CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

T. E. 72 - 4207

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533



CARBURACION

CARBURADORES
BOMBAS DE NAFTA
BOMBAS ELECTRICAS

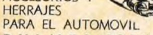
ROBERTO

Atendido por sus dueños
TECNICOS ESPECIALIZADOS

JUANA AZURDUY 2435 - T. E. 701 - 5568
(Altura Av. Cabildo 3500)

Cerrajería del Automóvil

Casa LINARES S. A.



CERRAJERIA,
ACCESORIOS Y
HERRAJES
PARA EL AUTOMOVIL
BULNES 2085 - 83 - 4875
BUENOS AIRES

Cristales de Seguridad

CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
Francisco San Raimondo y Cía.
Instalaciones de Cristales y
Vidrios para Automóviles
Cristales Inastillables de Seguridad
Cristales Curvados - Colisas y Guías
LAS HERAS 2927 - T. E. 83-1949

CASA JULIO

Colocación y venta de
CRISTALES DE SEGURIDAD
Colisas y perfiles de goma
Importadores CRISTALES
Especialidad en: CURVADOS

BONPLAND 1441/43, Bs. Aires
Teléfonos: 772 - 5645 y 771 - 4294

CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.
REPARACION DE ACCESORIOS



AUSTRIA 2576
T. E. 82-7344 y 83-3824

GOMERIAS

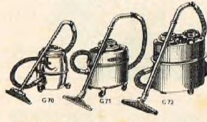
GOMERIA "EL CID"
SU ESQUINA AMIGA
Cubiertas y Cámaras, todas las marcas
Recauchutajes - Vulcanizados
ANEXO: Reparación de Ruedas - Centrado - Desabollado, etc.
Dto. esp. a socios del A. C. A., 15 %
RECUERDE **"EL CID"**
Avda. EL CANO 3299, esq. SUPERI

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77- 7777
CADILLAC
NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE
ROSETI 101

Máquinas industriales

NILFISK

ASPIRADORAS DE POLVO
DINAMARQUESAS



LO MEJOR EN ASPIRADORAS
DILFRE
TUCUMAN 3100 - 87-6452
BUENOS AIRES

RADIADORES

RADIADORES LEIVA S.R.L. (E.F.)
TALLER DE REPARACIONES DE
RADIADORES Y TANQUES DE NAFTA

¿Tiene problemas con el radiador o tanque de nafta de su coche? Tráigalo a nuestra casa y se lo solucionaremos

LEIVA 4825 (Altura Warnes al 1400) Bs. As.

Señor SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

RADIO y ELECTRICIDAD



KOËNIGS S.R.L.
RADIOS PARA
AUTOMOVILES
Especialistas en tocadiscos auto Philips
Descuento especial a socios del A. C. A.
FRENCH 2600 T. E. 82-3972
Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT, AUTOVOX
y MOTOROLA

Auto Radio NORTE
Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX - MOTOROLA - BLAUPUNKT
Ventas - Instalaciones en el día
Av. MAIPU 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

RADIOS PARA AUTOMOVILES **TITO**
Service Autorizado
BLAUPUNKT - AUTOVOX
10 % descuento a socios del A.C.A.
Colocación en el día
Avenida MAIPU 3145 OLIVOS
T. E. 795-0864

AUTO RADIO
OSCAR
FABRICACION
VENTA Y
REPARACIONES
CERRITO 776
T. E. 41 - 0446

RADIO SANDOR
Venta, instalaciones y arreglos de TODAS LAS MARCAS DE AUTO-RADIOS.
La primera y más antigua casa con 32 años de experiencia. Asesoramos a Ud. qué marca de radio es más conveniente para su coche.
CONSULTENOS
Entre con su coche directamente al local. Horario corrido de 8 a 18.30 horas.
CORDOBA 1101/07 - T. E. 41-7833 - 44-7743

AUTOCLUB
es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina.

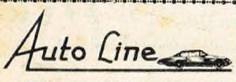
VICENTE LOPEZ

EL CENTRO AUTOMOTOR MAS IMPORTANTE DEL PAIS

MORENO y Cía. S.R.L.
ESPECIALISTAS
EN FRENO - CINTA VULCANIZADA
UNICO EN LA ZONA - RULEMANES
Repuestos en general
Av. MAIPU 1233 T. E. 795-6917
VICENTE LOPEZ



REPARACIONES
Velocimetros - Limpia Parabrisas - Medidores de: Nafta, Aceite, Temperatura - Amperímetros - Relojes - Cuenta Revoluciones - Camisas y Transmisiones para Velocímetros.
Dto. a socios del A. C. A. 10 %
Av. DEL LIBERTADOR 802 - 791-6073
VICENTE LOPEZ



SERVICE - COMPRA - VENTA
Av. del LIBERTADOR 870 - 791-2302

J. J. CAMACHO
Especialistas en PEUGEOT
Unico en la zona - Repuestos
AGUSTIN ALVAREZ 735
T. E. 791-8461 - VTE. LOPEZ



PARISI HNOS.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
Los precios más bajos de la zona
AV. MAIPU 1761 T. E. 795-5654 / 791-3435

AUTOMOVILES ALBERTO



Unico
Service Especializado en la zona.
Venta
de ISARD usados con garantía escrita por 3 meses.
Repuestos
Avda. DEL LIBERTADOR 875
T. E. 797-3984 VICENTE LOPEZ

PARA VENDER MAS ANUNCIE EN
AUTOCLUB
Su aviso publicitario será leído en 266.000 hogares argentinos

ROTARY MOTORS
Concesion. Oficial CITROËN
Av. DEL LIBERTADOR 1951
OLIVOS T. E. 797-6453



Agencia Mitre: Av. MITRE 462
T. E. 740-7462
Agencia Maipú: Av. MAIPU 866
T. E. 797-7837
Taller Central:
BARTOLOME CRUZ 2345
T. E. 797-5345 OLIVOS

MAIPÚ MOTOR
CONCESIONARIO
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.
Ventas:
Av. MAIPU 1971 - T. E. 797-1544 y 1635 - VTE. LOPEZ
Av. FOREST 663/5 - T. E. 54-3696 y 3201 - CAPITAL
Service y Repuestos: LAVALLE 1430-T. E. 795-6914-V. LOPEZ



RIVER MOTORS AGENTE OFICIAL
SU CASA DE CONFIANZA
PROVEEDORA DEL MUNDO ARTISTICO Y DEPORTIVO
Avda. DEL LIBERTADOR 2229 - OLIVOS - T. E. 795-7413/7402



FIAT

CASA EROSTAL
ENVIOS AL INTERIOR
REPUESTOS PARA AUTOMOTORES
SUSPENSION - AMORTIGUACION
DIRECCION - TREN DELANTERO
REPARAMOS CAJAS DE DIRECCION
Avenida MAIPU 1471
Tel. 797-6559-Vte. LOPEZ (Bs. As.)-Ag. Zona Norte
FRIC-ROT

TALLER PARIS
Una garantía para su CITROËN, 25 años de experiencia con actuación en Citroën de Francia. Trabajos garantizados
Av. MAIPU 1437 — T. E. 791-7139 — VTE. LOPEZ

FEDERICO H. PASQUET
Automóviles de Calidad - Nuevos y Usados
MERCEDES BENZ E IMPALA 0 km.
Av. DEL LIBERTADOR 1942 - T. E. 791-6233 y 797-0893 - VTE. LOPEZ

Amortiguadores MONROE 18 Meses de GARANTIA
1 ½ veces más AMORTIGUADOR - Servicio autorizado MONROE - En toda la zona norte.
AUTOLANDIA
Casa Central:
Av. MAIPU 2170/74, Olivos-T. E. 791-2184/4511
Sucursal:
ESTOMBA 2490
Capital

GERMAN PESCE y CIA: AUTOMOVILES DE CATEGORIA
ALFA ROMEO - JAGUAR - MERCEDES BENZ - FERRARI - MASERATTI
M G - B M W - CADILLAC - OLDSMOBILE - PONTIAC
AV. DEL LIBERTADOR 2340 OLIVOS T. E. 791-1335

ENCENDIDO

VEGAS S. R. L.

ELECTROTECNICA
DEL AUTOMOVIL

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. CABILDO 3310/20
T. E. 70-4729 y 5378 - Buenos Aires

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

FABRICA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

PICCONE

COLOCACION EN EL ACTO

PALIQUE 432

(al 3200 de la Av. J. B. Justo) Bs. As.
T. E. 55-7648

ROBERTO LABOLLITA

Venta y colocación en el acto de
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
desde el año 27 hasta los últimos modelos

Av. H. YRIGOYEN 11141 - TURDERA
OLIDEN 217 - LOMAS DE ZAMORA

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777

CADILLAC NICARAGUA 5856 — OLDSMOBILE ROSETTI 101

TABLERO DEL AUTOMOVIL

VELOCIMETROS

ELECTRICIDAD
Casa "CUREGIA"
de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq. Güemes - T. E. 71-0489

ASEGURE la vida de su MOTOR por POCOS PESOS

Le colocamos un TABLERO adicional a su RENAULT 4 L, ESTANCIERA, FIAT 600 - 1100, ISARD, etc.



Consúltenos sin compromiso. Descuento. 7 % a socios del A.C.A.

AV. DEL LIBERTADOR 6434

TALLERES MECANICOS

"TALLERES PRINGLES"

Mecánica - Chapa - Pintura

Se otorgan créditos

COMPRA O REPARACION
DE COCHES
VOLCADOS O CHOCADOS

PRINGLES 1251

(Alt. Córdoba 4200) T. E. 86-3950

Resortes de Suspensión

PARA CUALQUIER MARCA Y MODELO

TALLERES BETO S.A.I. y C.



ROSALIA 60/70 - SAN ANDRES
T. E. 758-0341 F.C.N.G.B.M.

TALLER MECANICO DE AUTOMOVILES

G. G. Lunerti

REPARACIONES EN GENERAL
ESPECIALISTA EN CAJAS DE VELOCIDAD: AUTOMATICAS Y SEMIAUTOMATICAS

BULNES 739-Bs. As.-T. E. 86-1343

TAPIZADOS

FEDRE S.R.L.

- Tapicería General del Automóvil
- Fundas Transparentes
- Fundas, Capotas y Afines
- Des. especial a socios del A.C.A.

SAN JUAN 3851 T. E. 97-1545

Trofeos y Medallas



Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

CALLE WARNES
a sus órdenes

"CASA LUDIN"

Repuestos para camiones
BEDFORD
WARNES 1138/40
T. E. 54-4136 :: Buenos Aires

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777

CADILLAC NICARAGUA 5856 — OLDSMOBILE ROSETI 101

VARIOS

GUITARRAS



ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 - 46 7164

CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"

Fácil de armar. Ideal para depósito, vivero, garage, cuadrillas, taller, fin de semana. Construida en madera machimbrada nacional. Techo asfáltico. Con una puerta y una ventana. Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica....... $ **9.500**
Hay otros modelos. Enviamos al interior.



TALLERES MECANICOS
"NAVONE"

Alineación de dirección para toda trocha. Balanceado de ruedas. Afinación de motores con máquinas electrónicas. Chapistas especializados.

PEDRO GOYENA 674/76 T. E. 923 - 4851 BUENOS AIRES



LABORATORIO FOTOGRAFICO

Precios p/profesionales y aficionados (blanco y negro, papel doble peso)

7½ x 10,	$ 10.—	10 x 15,	$ 15.—
9 x 12,	$ 13.—	12 x 18,	$ 17.—
9 x 14,	$ 14.—	18 x 24,	$ 35.—

"ARIEL"

¡Ampliaciones impecables!
CHARLONE 49
(Chacarita) - Capital
¡Revelamos y ampliamos color!
¡Envíos al interior!

CALEFACCION Y ANEXOS

Especialidad en casas residenciales, fin de semana y viviendas habitadas.

Dtos. especiales a socios del A.C.A.

Consúltenos

MELIBAR S. C.

ALSINA 1163 - Hurlingham F.C.N.G.S.M.

HOTELES

EN BUENOS AIRES



Embajador Hotel

100 HABITACIONES
TODO CONFORT

EN LO MEJOR DEL BARRIO NORTE
Teléfono
Baño Privado
Calefacción y
Aire Acondicionado Central
TV.
C. PELLEGRINI 1185
(Casi esq. Sta. Fe)
Dir. Teleg. Embahot
Buenos Aires
Teléfonos:
44 - 2739 - 44 - 5371
44 - 0885 - 44 - 2924
44 - 6350

ADHERIDO AL A. C. A.

Y CON LA TRADICIONAL ATENCION DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD

HOTEL SHERATON

RECIEN INAUGURADO

100 habitaciones con baño privado, teléfonos, calefacción y aire acondicionado.

BAR AMERICANO — GARDEN GRILL

CHARCAS 742 **T. E. 32-5070/9**

PROMENADE HOTEL

SU CASA EN BUENOS AIRES

Exclusivamente familiar

Reservas: 31 - 5851 y 31 - 5761

CHARCAS 444 **32-5681/5**

HOTEL SUSSEX

- En la esquina más central de Bs. As.: Florida y Tucumán.
- 150 habitaciones lujosamente amuebladas - Baños privados.
- Aire acondicionado en todas las habitaciones.
- Bar americano y confitería.

TUCUMAN 572

T. E. 31-4982 al 85 y 31-4971 al 76

GOLDEN HOME

Sesenta apartamentos con baño privado y teléfono
POSADAS 1557 **T. E. 42-3471/6**
BUENOS AIRES

VICTORY HOTEL

60 habitaciones con baño privado - Aire acondicionado - Teléfonos internos

BAR Y CONFITERIA

MAIPU 880

T. E. 31 - 1843

HOTEL REGIDOR

TUCUMAN 451 - Bs. Aires
EN PLENO CENTRO
Tel. 32 - 9415

100 aptos. con baño priv.
Aire acondicionado
AMERICAN BAR
Confort más moderno
Anexo:
HOTEL SAN ANTONIO
Tel. 32-5381
PARAGUAY 372 - Bs. Aires
Baño priv. - Restaurante - Estacionam.

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"

VIAMONTE 833 **T. E. 31-5241/47**
BUENOS AIRES

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
BUENOS AIRES

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado. Agua caliente, Calefacción, Teléfono, Radio, Televisión.

En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39
A un paso de todo. T. E. 40-7021 al 26

NORY NOR HOTEL

APARTAMENTOS CON BAÑO TELEFONO Y CALEFACCION
PARAGUAY 1983 **T. E. 42-3550**
44-0360 - 44-2346 - 50 internos

PRINCE HOTEL

Todas las habitaciones con baño, teléfono y calefacción
ARENALES 1627
Dirección telegráfica: PRINCEHOTEL
T. E. 41-8004, 42-4853, 41-8275, 42-3546 y 60 internos.

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco
Habitaciones con teléfono y baño privado
Precios módicos
CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35 - 1417/3649

DOS ADITIVOS SINTETICOS HAN SIDO PUESTOS EN VENTA EN EL PAIS

Dos aditivos sintéticos altamente concentrados acaban de incorporarse al mercado automotor argentino: "Ore-Point", para la nafta y el gas-oíl, y "Ore-Jet", para los motores 2T. Estos productos representan los últimos adelantos en aditivos y son producidos por The Ore-Lube Corporation, que posee en Nueva York un importante centro de investigaciones y de elaboración de lubricantes y aditivos sintéticos.

Importados por sus distribuidores, "Ore-Lube Sudamericana", su lanzamiento ha sido precedido por un amplio tiempo de experiencia y evaluación en servicio, tanto en los Estados Unidos y otros centros mundiales como en nuestro medio.

En el volante que acompaña a cada envase, se informa que estos aditivos son neutros y que, al agregarse a la nafta o al gas-oíl (o a la mezcla 2T, en caso de "Ore Jet"), neutralizan la acidez natural que estos hidrocarburos poseen, y contrarrestan también los ácidos resultantes de la combustión, sobre todo el ácido sulfúrico que la presencia del azufre en el combustible ocasiona, y que corroe y desgasta los metales.

El "Ore-Point" y "Ore-Jet" permiten —según sus fabricantes— que el motor desarrolle toda su potencia efectiva; facilita la lubricación de los mecanismos e impiden la resistencia al movimiento; aseguran el quemado total del combustible; llevan la compresión a su punto óptimo, es decir, a los valores para los que el motor ha sido diseñado y que se van perdiendo a medida que el motor se carboniza.

LA RUTA A LA...

(Continuación de la página 33)

tan estimulante porvenir (no nos referimos sólo a la compra de bienes libres de gravamen aduanero en los dos grandes puertos)... y quizás a radicarse definitivamente en la fabulosa Isla, avanzada meridional de la argentinidad.

Volviendo a Punta Arenas

Todo eso no quiere decir, claro está, que renunciemos al placer de visitar Punta Arenas, la magnífica ciudad chilena. Es fácil prever que los automovilistas argentinos, por naturaleza tan curiosos y dotados de *espíritu deportivo*, sea en el viaje de ida, sea en el de regreso de Tierra del Fuego, se verán tentados a recorrer los 170 ó 175 Kms. que separan Punta Delgada de la ciudad magallánica, y es bien seguro que no se arrepentirán de haberlo hecho. Pero lo que nos importa, lo que importa a nuestro país, al turismo argentino y a nuestra Tierra del Fuego y sus dos grandes centros urbanos, Río Grande y Ushuaia, es que los automovilistas de aquende nuestras fronteras *no se vean obligados*, para realizar su *sueño fueguino*, a efectuar un recorrido terrestre de doble dimensión y atravesar el agua del Estrecho precisamente donde presenta la mayor anchura en toda su extensión, para ir a admirar la Gran Isla.

Un posible acuerdo aclaratorio con Chile

El inc. m) del Art. 17 del Convenio, que antes hemos citado, concede a las partes contratantes, Argentina y Chile, el derecho de fijar *"las rutas habilitadas para el cruce de la frontera"*; es indiscutible, entonces, el derecho de nuestros amigos, a sujetar el tránsito a un punto de cruce determinado, como hoy acontece. En cambio, es bastante menos sostenible el derecho a obligar a nuestros automovilistas a tomar determinada ruta, determinado camino, con exclusión de cualquier otro. Y aunque nos gusta, insistimos, la hermosa ciudad de Punta Arenas, no es posible ocultar nuestra esperanza y nuestros deseos de facilitar el acceso y conocimiento de las ciudades y los maravillosos panoramas de nuestra Tierra del Fuego; pensamos, además, que una inteligente política oficial de promoción podría llevarlas a competir en belleza, en vitalidad y en atractivos humanos con la ciudad chilena.

Creemos, en consecuencia, que el gobierno federal argentino, por vía de su Ministerio de Relaciones Exteriores, podría iniciar una gran obra de desarrollo nacional, rumbo al Sur, procurando llegar a una aclaración práctica del inc. m) del Art. 17 del actual convenio; es lo que corresponde. No hay razón para mantener la exclusiva jurisdicción de la Aduana de Punta Arenas sobre los turistas argentinos que penetran en territorio chileno de paso a Tierra del Fuego; no se advierte inconveniente alguno que impida instalar una aduana o un puesto aduanero, digamos, al norte de Punta Arenas, en Monte Aymond, por ejemplo, cerca de la frontera común. Y después, no vemos motivo razonable para que las autoridades de Chile impongan determinada ruta a nuestros automovilistas, dificultando su viaje e induciéndoles a cruzar el Estrecho en una zona donde tiene 40 Kms. de ancho, cuando esto puede hacerse en un punto donde sólo tiene 3. De todos modos, tendríamos que seguir viaje a través de la extensa posesión chilena en la Isla, hasta llegar a suelo argentino. Inclusive, creemos que así se beneficiarían varias pequeñas poblaciones chilenas que se encuentran en el trayecto y que, hasta ahora, simplemente vegetan, sin crecer ni progresar.

La acción del Automóvil Club Argentino

Si se pudiera llegar, en definitiva, a ese acuerdo de interés común con Chile, también el Automóvil Club Argentino haría su parte para asegurar su tránsito cómodo y la debida asistencia a los turistas. Harían falta, desde luego, centros de servicios en el lugar de cruce de la frontera, y esta Institución pondría todo su empeño para crearlos. El turismo nacional argentino ganaría así una nueva batalla; la ganaría también todo el Sur, y especialmente la olvidada Isla del Fuego, que bien merece esa victoria. Nos espera generosamente y con larga paciencia. •

SE INAUGURO LA...

(Continuación de la página 93)

la Provincia, especialmente para establecimientos de campo y también para turistas y viajeros. Luego se sirvió un almuerzo con platos típicos de la zona.

Posteriormente se procedió a dejar inaugurada oficialmente la estación autorizada Y.P.F., de la firma Ruiz Pérez S.R.L., de la localidad de General Acha. Asistieron a la misma, la comitiva del A.C.A., el Gobernador de la Provincia, el Presidente de la Dirección Nacional de Turismo, el Delegado de Macachín, Esc. Conrado Godoy, el de General Acha, Sr. Lucas Manuel Domínguez, y el de Trenque Lauquen, Sr. Aureliano Sánchez.

En nombre de la firma propietaria habló el señor Horacio Gutiérrez, y en nombre del A.C.A. lo hizo el Secretario de la Comisión Directiva, Dr. Walter A. Saborido, sirviéndose un vino de honor.

Por la noche, el Dr. Ismael Amit ofreció en el Hotel Pampa de la ciudad de Santa Rosa, una cena a las autoridades del A.C.A., de la Dirección Nacional de Turismo, Parques Nacionales e invitados especiales, hablando en dicha ocasión el Gobernador y el Dr. César C. Carman.

Es muy importante destacar el amplio espíritu de comprensión del problema turístico por parte del Gobernador de la Provincia ya que sumada a la obra que se inauguró, la piedra fundamental del motel y estación de Santa Rosa, se adjudicará en breves días la construcción de una estación con moteles en Río Colorado y se están efectuando las tratativas para construir otra similar en La Japonesa. De este modo, el gobierno provincial está ejecutando una red de Estaciones de Servicio y Moteles que, cubriendo las principales rutas de su territorio, servirá efectivamente no sólo para atender las necesidades de los automovilistas y turistas que lo crucen o que lo visiten, sino también para promover, en un porvenir no lejano, la creación de centros urbanos, que indudablemente han de nacer en torno a las estaciones y moteles construidos y contribuirán al progreso de la Provincia.

A LOS SEÑORES SOCIOS DEL A.C.A.

Deben ser respetadas las normas sobre Auxilio Mecánico

En razón de la frecuencia de los casos en que asociados que han solicitado servicio de Auxilio Mecánico no aguardan la llegada del mismo, motivando de ese modo inútiles viajes de los respectivos equipos, y en vista de que dicho proceder perjudica notablemente a otros socios que esperan turno para ser auxiliados en el camino, recordamos a los señores asociados en general las disposiciones del artículo 10 del Reglamento del referido servicio, cuyo texto reprducimos: "Cuando el socio que hubiere solicitado el auxilio consiguiere, entretanto, salvar por otros medios el inconveniente, deberá comunicar telefónicamente el hecho a la dependencia donde efectuó el pedido, a los efectos pertinentes".

Cor
Arger
Centro

Tarifa reducida
Concesión 209

Imp. en Fabril - Diciembre de 1964
Industria Argentina

